

COD

2001



MANUAL DE OPERACIONES

Vista la necesidad de mantener organizada las distintas materias que forman y reglamentan las actividades de operación aéreas y las de colaboración a ellas, como también de las actividades de la Escuela de Vuelo del Club Aéreo del Personal de BancoEstado, se dispone la compilación en el presente texto refundido de todo Manual y Reglamento de Operaciones y/o de Escuela de Vuelo anteriores.

Director de
Operaciones Aéreas

Presidente

ABRIL DE 2012

PREÁMBULO

Este Manual de Operaciones (MO), tiene por objeto definir, desde un punto de vista netamente operativo, la organización y funcionamiento de este club aéreo. Para ello se ha definido una estructura y designado áreas con tareas y responsabilidades concretas, a fin de que dirijan tanto las operaciones de vuelo orientadas a la recreación y al deporte, como aquellas relacionadas con la instrucción de los Pilotos.

Se complementa lo anterior, con la definición de una serie de Criterios y Procedimientos que estando escritos o documentados permitirán seguirlos con facilidad, aplicarlos de una manera estandarizada e incluso estudiarlos, evitando interpretaciones distintas e incluso mejorarlos.

Al estar centralizado en un solo documento facilita a los Pilotos del Club la búsqueda de la información requerida y por otra parte, al ser un Manual común para todos los clubes aéreos a lo largo del país, permite que individualmente se propongan ideas o iniciativas que analizadas por el ente central que es la DGAC se inserten en este Manual y se perfeccione buscando permanentemente su mejora.

Lo anterior no constituye un esquema rígido a seguir, solo trata de ser una guía que facilite el cumplimiento de las tareas definidas. Se trata de que este club lo haga propio y sea adaptado de acuerdo a nuestras necesidades.

A través de estas líneas se invita a todos los Pilotos y Socios a integrarse con voluntad, interés e iniciativa a las actividades de vuelo del club con la finalidad de que con el aporte de todos se alcance un nivel aceptable de seguridad operacional y volemós cada día mejor y seguros.

Será responsabilidad del Director de Operaciones Aéreas del club mantener actualizado este Manual, y en conjunto al Director de Sedes y los Jefes de Operaciones Aéreas aplicar y exigir su cumplimiento entre todos los Pilotos del club y finalmente mejorar su contenido.

Lo anterior permitirá crear una doctrina o una cultura aeronáutica que solo busca la eficiencia en una actividad que de por sí es sensible y de riesgo.

Las disposiciones que contiene este Manual se basan en la reglamentación establecida por la Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.) y son complementarias a lo que indican los Estatutos del Club Aéreo del Personal de BancoEstado.

Ante situaciones no regidas por las normas que establezca el presente Manual, o en caso de duda sobre el alcance o interpretación de sus disposiciones, prima lo establecido en la reglamentación de la D.G.A.C., y luego la interpretación del Director de Operaciones Aéreas quien posteriormente la presentará al Directorio del Club para una revisión del tema.

“Todo lo que hagamos o no, debe converger a un vuelo más seguro”

INDICE

Generalidades _____	001
Índice _____	002
1. PARTE 0	
CARTA COMPROMISO DEL PILOTO _____	005
2. PARTE I	
ANTECEDENTES DEL CLUB	
A. IDENTIFICACIÓN _____	007
B. RESPONSABILIDAD POR ÁREAS _____	007
C. RELACION DE PILOTOS _____	009
3. PARTE II	
ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES OPERATIVAS	
I. GENERALIDADES _____	012
II. ORGANIZACIÓN OPERATIVA DEL CLUB _____	013
III. FUNCION GENERICA Y ESPECÍFICAS _____	014
A. Director de Operaciones Aéreas _____	014
B. Área Operaciones Aéreas _____	016
C. Área Escuela de Vuelo _____	019
D. Coordinador Técnico de Sedes _____	020
E. Área Seguridad Operacional _____	021
F. Piloto de Turno _____	022
4. PARTE III	
CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS _____	023
5. PARTE IV	
ESCUELA DE VUELO	
I. GENERALIDADES _____	024
II. PROCEDIMIENTOS DE INSTRUCCIÓN _____	024
III. CONSIDERACIONES COMUNES _____	024
IV. CUERPO DE INSTRUCTORES _____	025
V. INSTRUCTORES DE VUELO _____	025
VI. PROFESORES DE RAMOS TEÓRICOS _____	026
VII. ALUMNOS Y SOCIOS ACTIVOS _____	027
VIII. ÁREAS DE INSTRUCCIÓN DE LA ESCUELA DE VUELO _____	027
IX. INSTRUCCIÓN DE VUELO _____	027
X. CAPACITACION _____	027
XI. PERFECCIONAMIENTO _____	028
XII. INFRACCIONES Y SANCIONES _____	028

6. PARTE V	
RELACION DE ANEXOS _____	030
A. CRITERIOS OPERATIVOS	
Nº 1 Criterio Tipos de Vuelo. _____	032
Nº 2 Criterio Requisitos para Solicitar Uso de Aeronaves. _____	035
Nº 3 Criterio Prohibiciones. _____	036
Nº 4 Criterio Actividad Aérea para Socios No Pilotos. _____	037
Nº 5 Criterio Piloto en Vuelo. _____	038
Nº 6 Criterio Piloto en Tránsito. _____	039
Nº 7 Criterio Tarifas. _____	040
Nº 8 Criterio Información Horas Voladas a la DGAC. _____	041
Nº 9 Criterio Puesta en marcha. _____	041
Nº 10 Criterio CCCM-FCCV. _____	042
Nº 11 Criterio Reitera cumplimiento de normativa. _____	042
Nº 12 Criterio Uso del kit de supervivencia y primeros auxilios. _____	043
Nº 13 Criterio Maletín de vuelo. _____	043
Nº 14 Criterio Desechos de combustible, líquidos y lubricantes. _____	044
Nº 15 Criterio Verificación de cantidad de combustible en el estanque. _____	044
Nº 16 Criterio Designa encargado de base, plataforma y pista. _____	045
Nº 17 Criterio Pistas restringidas. _____	045
Nº 18 Criterio Reabastecimiento de combustible. _____	046
Nº 19 Criterio Pilotos Formados en otras Escuelas de Vuelo. _____	047
Nº 20 Criterio Progresión del Piloto. _____	048
B. PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES AÉREAS	
Nº 21 Procedimiento Solicitud Material de Vuelo y Solicitud de Vuelo. _____	049
Nº 22 Procedimiento Básico inicial para toda operación. _____	051
Nº 23 Procedimiento para Vuelos que no sean locales o de instrucción. _____	056
Nº 24 Procedimiento para Vuelo con Pasajeros. _____	058
Nº 25 Procedimiento de carguío de combustible en aeronaves. _____	060
Nº 26 Procedimiento para Vuelos VFR Nocturno. _____	061
Nº 27 Procedimiento para Vuelos Recreativos. _____	062
Nº 28 Procedimiento para Vuelos Catástrofes Naturales _____	067
Nº 29 Procedimiento para Mantenición de eficiencia. _____	068
Nº 30 Procedimiento Chequeos. _____	070
C. PROCEDIMIENTOS DE INSTRUCCIÓN	
Nº 31 Curso piloto privado de avión. _____	072
Nº 32 Curso para obtención de la habilitación IFR. _____	076
Nº 33 Curso para habilitación de función de instructor de vuelo. _____	077
Nº 34 Curso de vuelo VFR nocturno. _____	078
Nº 35 Curso para autorización de vuelo con pasajeros. _____	079
Nº 36 Curso para transición de material. _____	080
Nº 37 Curso de Reentrenamiento para pilotos. _____	082
Nº 38 Chequeo por inactividad. _____	084
Nº 39 Chequeo 200 millas. _____	085
Nº 40 Chequeo 600 millas. _____	086
Nº 41 Chequeo Estandarización Club. _____	087
Nº 42 Curso Simulador Sintético de Vuelo. _____	088

D. VARIOS (Formatos, Formularios)	
Nº 43 Formato de Calendario de Charlas. _____	090
Nº 44 Solicitud Uso de Avión _____	091
Nº 45 Solicitud de Vuelo. _____	092
Nº 46 Hoja de Reportes. _____	093
Nº 47 Cartilla Planificación de Vuelo. _____	095
Nº 48 Libro Control de Vuelos. _____	099
Nº 49 Apéndice B Horas Voladas. _____	100
Apéndice C Horas Voladas. _____	101
Nº 50 Hoja Resumen Evaluaciones Teóricas. _____	102
Nº 51 Formulario de Evaluación de cada etapa _____	103
Nº 52 Hoja de Progresión de etapas. _____	105
Nº 53 Formulario de Solicitud de Examen de Vuelo. _____	106
Nº 54 Calificación para Examen DGAC. _____	107
Nº 55 Solicitud y Certificación de Vuelo de Instrucción. _____	108
Nº 56 Carta solicitud DGAC aceptación de curso. _____	109
Nº 57 Carta presentación a examen. _____	110
Nº 58 Cartilla de Verificación Vuelo Recreativo. _____	111

PARTE 0

CARTA COMPROMISO DEL PILOTO

- **Me comprometo a:**
- **Asumir con seriedad y responsabilidad la actividad de vuelo.**
- **Aceptar consciente los riesgos que implica volar.**
- **Respetar mis propias capacidades y limitaciones como Piloto.**
- **Volar mi aeronave en forma criteriosa y según los parámetros del Manual de Vuelo.**
- **Cumplir con todos los procedimientos normados en este manual y proponer medidas tendientes a optimizarlos.**
- **Mantener y velar por los principios de la solidaridad, honradez, integridad, respeto y lealtad, que guían el actuar de los Pilotos del club.**
- **A estudiar las materias inherentes al vuelo y a compartir mis experiencias y conocimientos con otros, principalmente con aquellos que se inician en esta actividad.**
- **Respetar y seguir los consejos de los Pilotos más “viejos”.**

PARTE I

ANTECEDENTES DEL CLUB

A. IDENTIFICACIÓN

- Nombre : Club Aéreo del Personal de BancoEstado
- RUT : 83.005.000-0
- Domicilio : Avda. Alcalde Fernando Castillo Velasco 7941,
La Reina, Santiago
- Teléfonos : 56 -02 -22750047 56-41-2480091
- Dirección Postal : Casilla Correo 21 Santiago
- Página Web : www.clubaereo.cl
- Correo electrónico : informaciones@clubaereo.cl, club@clubaereo.cl.
- Aeródromos de Operación: SCTB – SCIE

B. RESPONSABILIDAD POR ÁREAS

1. Presidente del club.
 - Nombre : Fernando Fuentealba Orellana
 - Teléfono :
 - Celular : 56-9-92588848
 - Correo Electrónico : fuatealbaorellanafdo@gmail.com
2. Director de Operaciones Aéreas.
 - Nombre : Jaime Le Roy Villarreal
 - Teléfono :
 - Celular : 56-9-90420396
 - Correo Electrónico : jleroy172@gmail.com
3. Jefe de Operaciones Áreas Santiago.
 - Nombre : Ricardo Aravena Videla
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Correo Electrónico : raravena@bancoestado.cl
4. Jefe de Operaciones Áreas Subsede Concepción.
 - Nombre : Alfonso Bousoño
 - Teléfono : 56-41-2480091
 - Celular :
 - Correo Electrónico : albousono@hotmail.com

5. Jefe de Operaciones Áreas Subsede Araucanía.
 - Nombre : Jaime Le Roy Villarreal
 - Teléfono :
 - Celular : 56-9-90420396
 - Correo Electrónico : jleroy172@gmail.com

6. Jefe Escuela de Vuelo.
 - Nombre : Fernando Fuentealba Orellana
 - Teléfono :
 - Celular : 56-9-92588848
 - Correo Electrónico : fuentealbaorellanafdo@gmail.com

7. Jefe Área de Seguridad Operacional.
 - Nombre : Roberto Carrión
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Correo Electrónico : roberto.carrion@clubaereo.cl

8. Coordinador Técnico de Sedes.
 - Nombre : Jaime Muñoz Vera
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Correo Electrónico : jmunozvera@gmail.com

C. RELACION DE PILOTOS

1. Instructores:

- a. Nombre : Carlos Valdés Palacios
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico : carlos.valdes@clubaereo.cl

- b. Nombre : Fernando Fuentealba Orellana
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico : fernando.fuentealba@clubaereo.cl

- c. Nombre : Jaime Muñoz Vera
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico : Jaime.munoz@clubaereo.cl

- d. Nombre : José Ahumada
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico : jose.ahumada@clubaereo.cl

- e. Nombre : Jovino Avaria
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico : jovino.avaria@clubaereo.cl

- f. Nombre : Reineri Merino
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico : reineri.merino@clubaereo.cl

- 2. Pilotos:
 - a. Nombre :
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico :
 - b. Nombre :
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico :
 - c. Nombre :
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico :
 - d. Nombre :
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico :
 - e. Nombre :
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico :
 - f. Nombre :
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico :
 - g. Nombre :
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico :
 - h. Nombre :
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :
 - Correo Electrónico :
 - i. Nombre :
 - Teléfono :
 - Celular :
 - Fax :

- Correo Electrónico :
- j. Nombre :
- Teléfono :
- Celular :
- Fax :
- Correo Electrónico :
- k. Nombre :
- Teléfono :
- Celular :
- Fax :
- Correo Electrónico :
- l. Nombre :
- Teléfono :
- Celular :
- Fax :
- Correo Electrónico :
- m. Nombre :
- Teléfono :
- Celular :
- Fax :
- Correo Electrónico :
- n. Nombre :
- Teléfono :
- Celular :
- Fax :
- Correo Electrónico :
- o. Nombre :
- Teléfono :
- Celular :
- Fax :
- Correo Electrónico :
- p. Nombre :
- Teléfono :
- Celular :
- Fax :
- Correo Electrónico :
- q. Nombre :
- Teléfono :
- Celular :
- Fax :
- Correo Electrónico :

PARTE II

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES OPERATIVAS

I. GENERALIDADES

El club aéreo se comporta como un “sistema de vuelos” integrando actividades de vuelo de carácter recreativo, deportivo y de instrucción.

Estas actividades están relacionadas entre sí, integrándose y conformando un solo gran proceso. Por ello es de importancia la **planificación** de las actividades, **organizar** la estructura y definir las responsabilidades para una **ejecución** para así enfrentar el tema con orden desde el inicio. Posteriormente, se debe continuar con la **dirección** y **control** de las distintas actividades y esta última una de las más difíciles de concretar.

Debe entenderse que la eficiencia de este club como un todo operativo, debe ser mucho mayor que la suma de las eficiencias individuales de todos los socios del club, y ésta se alcanza mediante la racionalidad, es decir, con la adecuación de los medios disponibles al fin que se desea alcanzar y éste es la seguridad de sus operaciones de vuelo.

Debe considerarse y entenderse que debe existir un ente con la función de coordinación, concibiéndola como la habilidad de armonizar los esfuerzos individuales que se encaminan al cumplimiento de las metas del grupo. Se trata de alcanzar Sinergia.

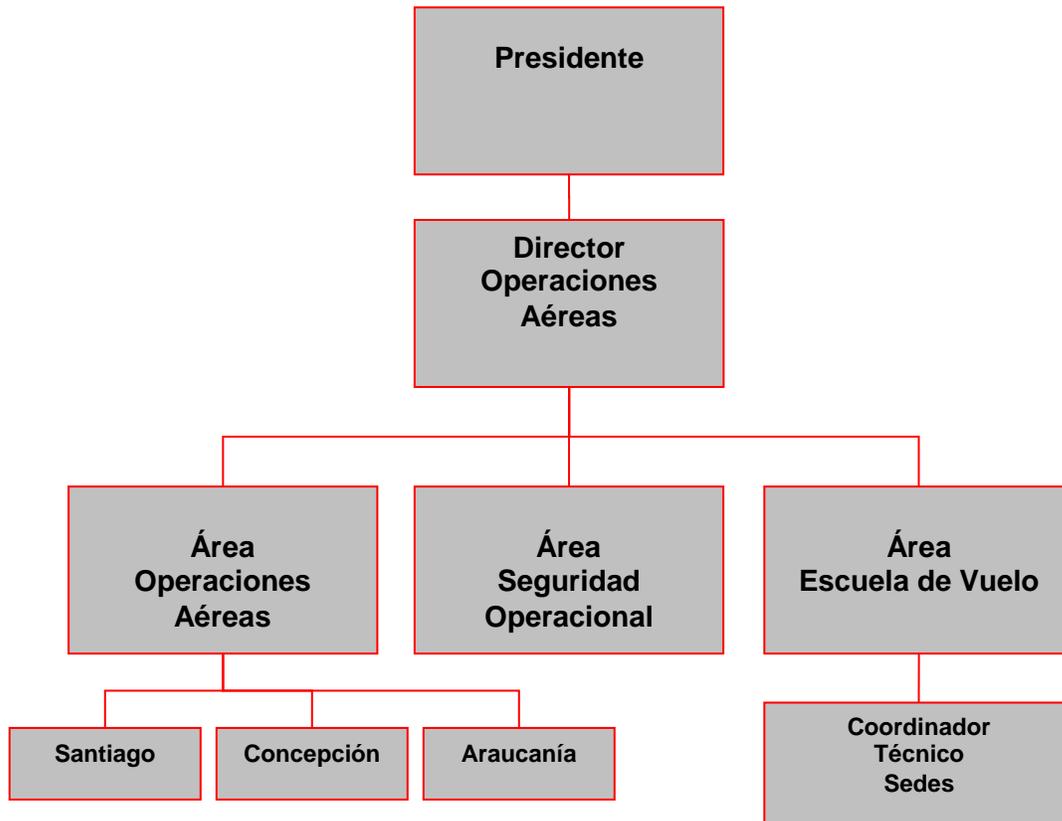
Para ello se requiere la participación de todos y la entrega de sus capacidades para lograr el fin de este club, cual es el de volar en forma segura.

Este todo operativo estará conformado a base de 3 subsistemas, los que interconectados entre sí conforman el sistema de las operaciones aéreas del club que es la razón de existir del club.

- a. Vuelos recreativos, deportivos y eventos aéreos.
- b. Vuelo de Instrucción.
- c. Seguridad Operacional.

Estos subsistemas, actuando coordinadamente por la gestión del Director de Operaciones Aéreas cumplirán las funciones encomendadas, conformando un verdadero proceso administrativo.

II. ORGANIZACIÓN OPERATIVA DEL CLUB



III. FUNCIÓN GENÉRICA Y ESPECÍFICAS

A. Director de Operaciones Aéreas

1. Responsable

Nombre: Jaime Le Roy Villarreal

Nota: Por la importancia de sus funciones quien se desempeñe en este puesto deberá integrar el Directorio del club y se denominará “Director de Operaciones Aéreas”.

2. Función Genérica

El Director de Operaciones Aéreas velará por el buen desarrollo de la totalidad de las actividades de vuelo, sean éstas recreativas, deportivas, de instrucción o eventos aéreos, lo cual implica controlar el desarrollo de toda actividad aérea que se efectúe en el material del Club, velando por la disciplina de los socios pilotos y alumnos pilotos.

Gestionará los recursos disponibles, determinando los procedimientos y los niveles de calidad para garantizar un servicio de transporte seguro.

Gestionará además el ámbito de la Prevención de Accidentes, definiendo objetivos y formas de alcanzarlos en coordinación con las otras áreas.

Deberá poseer la experiencia y el conocimiento necesario que le permitan ejercer estas funciones. Deberá poseer Licencia de Piloto, se encuentre vigente o no.

3. Funciones Específicas

- a. Controlará la aplicación del Manual de Operaciones del club.
- b. Se desempeñará como el interlocutor oficial entre el club y la DGAC en materias propias de las operaciones de vuelo.
- c. Mantendrá contacto permanente con la DGAC Subdepartamento Operaciones, con el propósito de mantener actualizada la información de este Manual.
- d. Asimismo será quién canalice las inquietudes o solicitudes Operativas del club a la mencionada organización.
- e. Organizará y publicará una página web alusiva al club, en la cual incluirá toda la información relacionada con las operaciones de vuelo. Podrá incluir en ella este manual y todo mensaje que sea necesario difundir. Se trata de una instancia de comunicación operativa interna entre el club y sus Pilotos.
- f. De igual manera dispondrá de un correo electrónico corporativo del club que sea el nexo oficial entre la DGAC y otros. Se trata de definir un nexo entre los actores relacionados con el club.
- g. Se encargará de difundir la información pertinente y de interés para los pilotos del Club, ya sea por medio del Mural de Informativo u otro medio, como el correo electrónico.

- h. Ejercerá un control permanente sobre las áreas bajo su responsabilidad como los son: vuelos deportivos, recreativos, eventos, instrucción de vuelo y Seguridad Operacional.
- i. Velará por el cumplimiento de los Criterios Operativos, Cartillas de Verificación y Procedimientos estipulados por el club.
- j. De estimarlo podrá delegar parte de estas funciones en los jefes o encargados de las áreas.
- k. Mantendrá un ejemplar de este manual en cada una de las áreas definidas en la organización. De ser posible se intentará que cada Piloto cuente con un ejemplar de este documento.
- l. Disponer que se confeccione el resumen mensual de horas voladas por los pilotos y las aeronaves, el que debe ser remitido oportunamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- m. Tener a su cargo el desarrollo y supervisión del curso de Piloto Privado, cuya estructura deberá conformarse de acuerdo a las Directivas y Circulares de la Dirección General de Aeronáutica Civil y a las disposiciones del Club. Asimismo, será el responsable de la selección, desarrollo teórico y práctico del curso, para lo cual designará a los Instructores.
- n. Deberá organizar y supervisar la instrucción práctica y teórica que en ella se imparta, debiendo velar especialmente por la uniformidad de los procedimientos y métodos de enseñanza utilizados por los Instructores, exigiéndoles el riguroso cumplimiento de los programas y demás disposiciones. Para este cometido se le otorgan todas las facultades ordinarias que tiendan a los fines expuestos y en general a la buena marcha de la Escuela.
- o. Será responsabilidad y atribución, evaluar el grado de instrucción de todo socio, que no habiendo sido alumno de la Escuela de Vuelo del Club, solicite su licencia de Piloto por intermedio de la Corporación.
- p. Disponer y programar el material de vuelo de acuerdo con las actividades de la Escuela.
- q. Velar por la conservación del material de vuelo, especialmente aquél en que se realice instrucción.
- r. Controlar el vencimiento de las licencias de instructores, pilotos y alumnos, sin que por ello éstos se vean eximidos de su propia responsabilidad al respecto.
- s. Supervisar la actualización de las carpetas de los pilotos con sus hojas de calificación, resultados de exámenes teóricos, infracciones, etc.
- t. Emitir Directivas o Normas relacionadas con vuelos, Operación de aeronaves, Seguridad Aérea, Seguridad de la Base y otras, difundiéndolas mediante boletines informativos y/o circulares.
- u. Coordinar con la Autoridad Aeronáutica la autorización que se requiere para desarrollar una determinada operación de vuelo en los aviones del Club.
- v. Podrá designar conforme a las necesidades un Jefe de Operaciones, cuyas atribuciones y responsabilidades están definidas en el procedimiento N° 27 de Vuelos Recreativos.

B. Operaciones Áreas

1. Responsables

Nombres

Jefe de Operaciones Aéreas Santiago: Ricardo Aravena Videla

Jefe de Operaciones Aéreas Concepción: Alfonso Bousuño

Jefe de Operaciones Aéreas Temuco - Villarrica: Jaime Le Roy

Nota: Se desempeñará en este puesto un socio Piloto del club quien posea la experiencia y el conocimiento necesario y se denominará "Jefe de Operaciones Aéreas. Este Piloto deberá contar con Licencia de Piloto, se encuentre vigente o no, en las Sedes del Club lo desempeñaran quienes tengan a cargo la sede.

2. Función Genérica

Programar, ejecutar y controlar el desarrollo de las actividades de vuelo tanto de índole recreativa como deportiva de la totalidad de los Pilotos del club, asimismo velará por la correcta organización y desarrollo de los eventos aéreos como lo son, entre otros, los Festivales Aéreos, Vuelos Populares y competencias varias.

Será el encargado de la correcta ejecución de los programas y procedimientos operativos del club y las tareas que se le designen.

Llevará el control y seguimiento cercano de la totalidad de las operaciones de vuelo y mantendrá administrativamente los antecedentes que permitan ejercer una gestión apropiada.

En su función controladora y de seguimiento de los vuelos dependerá de éste, el llamado "Piloto de Turno" quien cooperará al seguimiento de los vuelos, cumpliendo tareas que se indican en este capítulo.

3. Funciones Específicas

- a. Elaborar un Plan de Mantenimiento de Eficiencia que permita mantener vigentes las habilidades de vuelo y conocimientos aeronáuticos.
- b. Velar por el cumplimiento de la normativa aeronáutica y de los Procedimientos Operativos y otros difundidos por el club.
- c. Controlar el cumplimiento de los Procedimientos que se indican en el Manual de Operaciones.
- d. Velar por alcanzar niveles aceptables de Seguridad Operacional.
- e. Mantener el Manual de Operaciones del Club (MO), a la vista y disponible para consulta de los Pilotos del club.
- f. Velar por que el MO se mantenga actualizado e insertando aquellas sugerencias que se hagan presente para la mejora de los Procedimientos indicados.
- g. Informar a la DGAC (SD Operaciones) a fin de que estas mejoras sean difundidas a otros clubes para su consideración.
- h. Considerar el permanente perfeccionamiento del MO a través de la recepción e inserción de sugerencias.

- i. Mantener actualizados los antecedentes de los Pilotos.
- j. Efectuar el seguimiento cercano de las operaciones aéreas.
- k. Informar las horas de vuelo realizadas por los Alumnos Pilotos, Socios Activos e Instructores al Director de Operaciones Aéreas para centralizadamente informar a la Autoridad Aeronáutica conforme a lo dispuesto en el Manual de Operaciones.
- l. Designar periódicamente a un Piloto para que ejerza el control de las operaciones que se desarrollan. Impartirá instrucciones de detalle al Piloto de Turno. Las funciones específicas se señalan más adelante.
- m. Llevará el Rol de los Pilotos de Turno y su control efectivo.
- n. Para lo anterior y su control abrirá un Libro del Piloto de Turno en el cual se dejará constancia de las actividades efectuadas y de las observaciones encontradas.
- o. Disponer tareas específicas más allá de las señaladas para él para el Piloto de Turno en el cumplimiento de sus funciones como tal.
- p. Exigirá a los Pilotos el cumplimiento de los procedimientos y criterios indicados en el Manual de operaciones del club.
- q. Abrir un archivador en el cual mantendrá los documentos específicos que se derivan de estas funciones.
- r. En las dependencias del Club deberán contar idealmente con los siguientes elementos:
 - Comunicaciones radiales tierra-aire (VHF).
 - Teléfono con acceso a red local, nacional e inalámbrica.
 - Computador con acceso a Internet.
 - Cartas de vuelo de la zona de operaciones, escala 1:1.000.000 y 1.500.000.
 - Graficación en una carta topográfica los lugares de aterrizaje de emergencia en el ATZ u otros lugares que estime.
 - Lápices para graficar mapas
 - Regla Plotter y computador Dalton.
 - Carta caminera.
 - Normativa aeronáutica relacionada.
 - Procedimientos internos del club.
 - Carpeta con antecedentes de los pilotos.
 - Formularios de Planes de Vuelo ATC 1 - DGAC.
 - Formularios de Cartillas de Navegación.
 - Libro de Control de Vuelos, según modelo adjunto.
 - Relación de teléfonos para casos de emergencia.
 - Reloj mural con hora Local y UTC.
 - Mural con antecedentes y afiches de seguridad.
 - AIP CHILE Volumen.
 - Pizarra de horario de vuelos.
 - Tabla de Crepúsculos.
 - Balanza.
 - Manifiesto de pasajeros.

- s. Entregar al Director de Mantenimiento los aviones que requieran revisión, reparación o cualquier mantenimiento indicado en la bitácora correspondiente, situación por la cual el avión dejará de ser de su responsabilidad.
- t. Ser responsable de la coordinación general de vuelos de travesía y/o recreativos en que participen 2 o más aeronaves, para lo cual designará a los encargados de cada una de las actividades a desarrollar, verificando que los Pilotos cumplan con los requisitos correspondientes.
- u. Amonestar o suspender de vuelo transitoriamente a un socio piloto, hasta la determinación definitiva de la Comisión de Seguridad y Disciplina, o del Directorio del Club Aéreo, en los casos en que a su juicio su condición de vuelo no otorgue garantías de seguridad o que hubiere transgredido las disposiciones reglamentarias.
- v. Autorizar la realización de vuelos conforme a lo dispuesto en el presente Manual de Operaciones, se excluyen los vuelos de Instrucción, que son autorizados por el Jefe de la Escuela de Vuelo o el Director de Operaciones Aéreas.

C. Área Escuela de Vuelo

1. Responsables

Nombre: Fernando Fuentealba Orellana

Nota: Se desempeñará en este puesto un socio Piloto del club quien posea la experiencia y el conocimiento necesario y se denominará “Jefe de la Escuela de Vuelo”. Esta persona deberá poseer Licencia de Piloto y la Habilitación de Instructor de Vuelo, sean vigente o no.

2. Función Genérica

Asesorar al Director de Operaciones Aéreas en la mantención eficiente de una Escuela de Vuelo.

Proponer el desarrollo de los cursos de acuerdo a las necesidades o solicitudes existentes.

Velar por la correcta aplicación y cumplimiento de los procedimientos de Instrucción del club, sean estos orientados a cursos o habilitaciones por alcanzar.

Resolver las sanciones de quienes falten a la disciplina, normativa y reglamentación.

3. Funciones Específicas

- a. Proponer los cursos y habilitaciones a desarrollar en el club.
- b. Definir las políticas a aplicar en los cursos y habilitaciones.
- c. Velar por el cumplimiento de las normas.
- d. Sancionar a quienes falten a la disciplina, normativa y reglamentación.
- e. Proponer la designación de Instructores definiendo los requisitos.
- f. Propondrá al Director de Operaciones de Aéreas la solicitud de exámenes teóricos y prácticos.
- g. Recopilará y propondrá mejoras a los Procedimientos de Instrucción del club, en coordinación con el Jefe de Seguridad Operacional.
- h. Informar al Director de Operaciones Aéreas todas las actividades realizadas con socios pilotos con motivos de chequeo o instrucción.
- i. Estará organizada a base de Instructores y transitoriamente con Alumnos cuando éstos se encuentren presentes ante el desarrollo de los cursos. Podrá esta Escuela estar integrada a lo mínimo por 1 Instructor de Vuelo.
- j. Mantendrá carpetas con los antecedentes de los pilotos., las que serán individuales y deberán contener los siguientes antecedentes:
 - Hojas de Calificación de los diferentes cursos, chequeos, vuelos de cruceros, etc., a que se haya sometido el Piloto con la firma del Instructor que lo hubiere realizado y la fecha del vuelo.
 - Los exámenes teóricos que hubiere rendido.
 - Solicitudes o informes que el Piloto hubiere dirigido a la Escuela de Vuelo.
 - Detalle de las infracciones y sanciones que se le hubieren aplicado, y
 - Los demás antecedentes que el Director ordene incluir.
- k. Abrir un archivador en el cual mantendrá los documentos específicos que se derivan de estas funciones.

- I. Responder de la conservación de la biblioteca y útiles que la Escuela tendrá a disposición de los alumnos, pilotos o instructores.

D. Coordinador Técnico de Sedes

1. Responsable

Nombre: Jaime Muñoz Vera

Nota: Se desempeñará en este puesto un socio Piloto del club quien posea la experiencia y el conocimiento necesario y se denominará “Coordinador Técnico de Sedes”. Esta persona deberá ser idealmente Instructor.

2. Función Genérica

Administrar, controlar y coordinar todas las iniciativas que tengan relación con el Escuela de Vuelo en las Sedes del Club, esto es formación de alumnos pilotos y mantención de eficiencia de pilotos.

Deberá coordinarse directamente con el Jefe de la Escuela de Vuelo o Director de Operaciones Aéreas en caso de ausencia de éste y reportar al Director de Sedes.

3. Funciones Específicas

- a. Constatar que los cursos y habilitaciones a desarrollar en el club estén en concordancia con la política general de la Escuela de Vuelo.
- b. Velar por el cumplimiento de las normas.
- c. Recopilar y proponer mejoras a los Procedimientos de Instrucción del club en nuestra Sedes acordes a su realidad.
- d. Informar al Jefe de la Escuela de Vuelo y al Director de Sedes de todas las actividades realizadas con socios pilotos con motivos de chequeo o instrucción.
- e. Recopilar la información necesaria a fin de que las carpetas con los antecedentes de los pilotos, tengan actualizados sus antecedentes como:
 - Hojas de Calificación de los diferentes cursos, chequeos, vuelos de cruceros, etc., a que se haya sometido el Piloto con la firma del Instructor que lo hubiere realizado y la fecha del vuelo.
 - Los exámenes teóricos que hubiere rendido.
 - Solicitudes o informes que el Piloto hubiere dirigido a la Escuela de Vuelo.
 - Detalle de las infracciones y sanciones que se le hubieren aplicado, y
 - Los demás antecedentes que el Director ordene incluir.
- f. Abrir un archivador en el cual mantendrá los documentos específicos que se derivan de sus funciones.
- g. Responder de la conservación de la biblioteca y útiles que la Escuela tendrá a disposición de los alumnos, pilotos o instructores.

E. Área Seguridad Operacional

1. Responsable

Nombre: Roberto Carrión

Nota: Se desempeñará en este puesto un socio Piloto del club quien posea la experiencia y el conocimiento necesario y se denominará “Jefe del Área de Seguridad Operacional”. Esta persona deberá poseer Licencia de Piloto, sean vigente o no. (Excepcionalmente podrá ser un socio que haya demostrado competencia en esta área)

2. Función Genérica

Planificar y ejecutar programas de prevención, mediante el desarrollo de distintas actividades tendientes a gestionar la prevención de accidentes. Su principal tarea será la de velar por la seguridad de las operaciones de vuelo, disponiendo las medidas necesarias para identificar los riesgos y gestionar los riesgos inherentes.

3. Funciones Específicas

- a. Definir políticas, criterios, responsabilidades y líneas de acción.
- b. Establecer un sistema de acción de su red de seguridad operacional.
- c. Organizar charlas mensuales, las que serán ejecutadas por distintos pilotos del club, pilotos de otros clubes u organizaciones, o profesionales de otras áreas.
- d. Análisis y difusión de Investigaciones de Incidentes o Accidentes de Aviación, realizados por la DGAC u otros organismos internacionales, estos pueden ser también tratados en las charlas.
- e. Mantener un mural de Información PREVAC, el cual contendrá diversa información que contribuya a la seguridad operacional.
- f. Mantener contacto con el Departamento Prevención de Accidentes, Departamento de Seguridad Operacional u otro de la DGAC, para recopilar o intercambiar información referente a PREVAC. También podrá acceder, a través de la página Web de la Institución www.dgac.cl
- g. Elaborar y difundir Boletines de Seguridad y artículos de interés aeronáutico que propendan a la seguridad operacional. Un buen sistema de difusión será la página web del club y los correos electrónicos personales.
- h. Efectuar Inspecciones y Evaluaciones de Seguridad orientadas a detectar peligros y riesgos operacionales y disponer medidas de mitigación para evitar la repetición de los sucesos.
- i. Proponer permanentemente criterios que vayan en beneficio de la seguridad de los Procedimientos y actividades aéreas, velando por que sean insertos en este Manual y exigir su cumplimiento.
- j. Coordinar con la DGAC – SD Operaciones _ la participación del club en las charlas del Programa de Instrucción Complementaria para clubes aéreos”.
- k. Promoverá la aplicación del Sistema Anónimo de Reportes de Seguridad de Vuelo - SARSEV - orientado a la identificación y análisis de sucesos que atentan a la seguridad operacional. Para ello se mantendrá informado a

través de las fuentes de consulta DGAC disponible en el web institucional respectiva.

- l. Organizar una Base de Datos del ámbito de seguridad operacional.
- m. Organizar una Biblioteca de Seguridad Operacional
- n. Asegurarse que la política de seguridad operacional sea comprendida, implementada y mantenida en todos los niveles del Club.
- o. Es responsable de proporcionar orientación y dirección para el funcionamiento del SMS de la organización, como también proporcionar información y asesoramiento al Directorio del Club sobre asuntos relacionados con la realización de operaciones seguras.
- p. Como encargado de Prevención de Accidentes es el responsable de proporcionar orientación y dirección para el desarrollo eficaz y eficiente de barreras de prevención en el ámbito de:
 - Factores Humanos (FF.HH.)
 - Gestión Recursos de Cabina (CRM)
 - Manejo de los Riesgos Operacionales (MAROP), especialmente Vuelos Recreativos
 - Vuelo controlado Hacia el Terreno (CFIT)
 - Reducción Accidentes en el Aterrizaje (ALAR)
 - Talleres de instrucción complementaria
- q. Abrir un archivador en el cual mantendrá los documentos específicos que se derivan de estas funciones.

F. Piloto de Turno

1. Responsable

El Piloto de Turno, será un piloto designado semanalmente y su rol será llevado por el Jefe de Operaciones Aéreas.

2. Función Genérica

Efectuar el seguimiento de las operaciones de vuelo del club informando de su desarrollo al Jefe de Operaciones Aéreas.

3. Funciones Específicas

- a. Efectuar vuelos a socios del Club que los soliciten o sean invitados.
- b. Observar a su nivel las situaciones de riesgo operacional e informarlas.
- c. Cooperar y orientar a los Pilotos respecto a la información requerida para los vuelos y de los elementos de seguridad disponibles.
- d. Llevar el Libro del Piloto de Turno en el cual dejará constancia de las actividades efectuadas y de las observaciones encontradas.
- e. De presentarse novedades de importancia que ameriten del conocimiento del nivel superior informará prontamente y por el medio más expedito al Director de Operaciones Aéreas.

Los turnos se realizarán preferentemente los días Sábados de 10 a 14 horas.

PARTE III CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

A. GENERALIDADES.

Derivado de la importancia de documentar las actividades que deben efectuar los Pilotos, antes, durante y después del vuelo, a continuación se describen los llamados “Criterios Operativos” y “Procedimientos Operativos”, que deberán utilizarse en las operaciones realizadas en las aeronaves del club y que se relacionan con los vuelos recreativos, deportivos y los eventos aéreos.

Las definiciones para estos dos conceptos son los que se indican:

- a. Criterio Operativo: Son breves disposiciones de carácter permanente que dictan pautas a seguir por los Pilotos al mando.
- b. Procedimiento Operativo: Son disposiciones de carácter permanente más detalladas y constituyen verdaderos procesos que dictan pautas y pasos a seguir por los Pilotos al mando.

Estos conceptos tendrán un carácter de cumplimiento obligatorio ya que constituyen la base de la seguridad operacional.

B. CRITERIOS OPERATIVOS

Los Pilotos del Club en la realización de los vuelos darán cumplimiento a los criterios Operativos detallados en Parte V Anexos letra A de este Manual:

C. PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

Los Pilotos del Club en la realización de los vuelos darán cumplimiento a los Procedimientos Operativos detallados en Parte V Anexos letra B de este Manual:

PARTE IV

ESCUELA DE VUELO

I. GENERALIDADES

La Escuela de Vuelo tendrá por misión velar por la formación de Pilotos Privados, impartir cursos para obtener Habilitaciones, cursos de transición de material, chequeos y el reentrenamiento. También tendrá a su cargo las actividades de capacitación y perfeccionamiento.

Para ello deberá seguir las instrucciones de la DGAC en cuanto a aplicar los Programas ya publicados (DAP 01 02, DAN 141, etc.) y de no ser así, presentarlos a esta autoridad para su aceptación.

Instrucción de Vuelo mantendrá a su cargo la información de los pilotos, en sus respectivas carpetas.

II. PROCEDIMIENTOS DE INSTRUCCIÓN

Los Pilotos del Club en la realización de los vuelos darán cumplimiento a los Procedimientos de Instrucción detallados en Parte V Anexos de este Manual:

III. CONSIDERACIONES COMUNES

- a. Todo Procedimiento de instrucción o autorización del club quedará registrado tanto en la Bitácora Personal de cada Piloto como en su Carpeta en el club.
- b. Instrucción de Vuelo designará, en lo posible, como máximo 2 alumnos por Instructor.
- c. Instrucción de Vuelo mantendrá disponible el banco de preguntas que ha publicado la DGAC en www.dgac.cl
- d. Asimismo mantendrá disponibles las cartillas y guías que la DGAC ha publicado en el citado portal Web.
- e. Los cursos podrán ser individuales o grupales según las necesidades del Club, las clases serán realizadas en las dependencias del Club.

IV. CUERPO DE INSTRUCTORES:

Forman parte del Cuerpo de Instructores de Vuelo y Profesores de Ramos Teóricos aquellos socios pilotos debidamente calificados por sus cualidades morales, carácter, disciplina, conocimientos teóricos y experiencia de vuelo, aceptados por el Directorio del Club Aéreo para desempeñarse como Instructores de Vuelo y que hubieren recibido y revalidado la habilitación de Instructor de Vuelo por parte de la Autoridad Aeronáutica.

También formarán parte de este cuerpo de Instructores aquellos profesionales que sean aceptados por el Directorio para esta labor, lo anterior conforme a las necesidades de Instrucción de la Corporación.

El Cuerpo de Instructores reconocerá al Director de Operaciones Aéreas, o quien reglamentariamente lo reemplace, como la máxima autoridad de la Escuela, debiendo asesorar en todo momento y velar por el estricto cumplimiento de todas las disposiciones reglamentarias o internas de la Escuela.

V. INSTRUCTORES DE VUELO

Su misión consistirá en formar y mantener Pilotos eficientes.

Funciones principales, obligaciones y atribuciones:

- a. Cumplir con la instrucción a que se hubieren comprometido, especialmente, en lo que dice relación con los alumnos pilotos, ciñéndose estrictamente a los programas respectivos.
- b. Informar al Director de Operaciones Aéreas o Jefe de la Escuela de Vuelo todas las actividades realizadas con socios pilotos con motivos de chequeo o instrucción.
- c. Someterse a los vuelos de estandarización o comprobación que determine el Director de Operaciones Aéreas; asistir a las charlas técnicas y rendir los chequeos teóricos que se establezcan.
- d. Velar porque los alumnos en su práctica de vuelo "solo", cumplan con el programa de instrucción o con las tareas que se le hubiere asignado.
- e. Asistir a las reuniones de instructores que se efectúen.
- f. Estar al tanto de las directivas que se impartan o con los acuerdos que se tomen y que digan relación con la instrucción, debiendo preocuparse de leer las actas de las sesiones a que no pudieron asistir.
- g. Informar al Director de Operaciones Aéreas acerca de cualquier anomalía que encontraron en los vuelos o de cualquier transgresión a la Reglamentación vigente.
- h. Demostrar interés por lograr un constante perfeccionamiento en relación con la actividad de vuelo.

- i. Llenar la hoja de calificación del alumno piloto, con el detalle de las diferentes maniobras practicadas, en todo chequeo o instrucción que realicen.
- j. Registrar con su firma en la hoja de Calificación del piloto los resultados obtenidos en los chequeos, sean favorables o desfavorables.
- k. Cumplir con los turnos y demás misiones que les encargue el Director de Operaciones Aéreas.
- l. Participar en los vuelos oficiales que organice la Escuela de Vuelo.
- m. Proponer al Director de Operaciones Aéreas cambios en los diferentes programas de instrucción e ideas sobre la mejor manera de llevarlos a efecto o de elevar el estándar de vuelo de los socios.
- n. Amonestar o suspender de vuelo transitoriamente a su alumno piloto, o al de otro Instructor cuando éste estuviera ausente, en los casos en que a su juicio el vuelo no dé garantías de seguridad o haya transgredido las disposiciones reglamentarias, dando cuenta inmediatamente a la Comisión de Seguridad y Disciplina, y ésta última, al Directorio del Club Aéreo, según corresponda.
- o. Amonestar o suspender de forma preventiva a los socios pilotos por las mismas razones anteriores, debiendo dar oportuna cuenta de ello a las personas señaladas en el punto anterior.
- p. Por su función pedagógica permanente con alumnos y/o pilotos ya formados, el trato de los Instructores será cordial, y de discreto corrector de las situaciones de vuelo que requieran perfeccionarse.

VI. PROFESORES DE RAMOS TEÓRICOS

Los profesores de ramos teóricos dependerán del Jefe de la Escuela de Vuelo y serán los encargados de la enseñanza de las materias contempladas en los diferentes programas de instrucción, tendrán como misión formar y mantener Pilotos con conocimientos actualizados en diferentes materias que componen sus distintas áreas de conocimiento.

Funciones principales, obligaciones y atribuciones:

- a. Cooperar con la Escuela en la buena marcha de la instrucción general.
- b. Asistir puntualmente a las horas que fije el horario de clases.
- c. Dar estricto cumplimiento a los programas de instrucción.
- d. Anotar en el Libro de Clases la asistencia y el resultado de las interrogaciones o exámenes que hubiere tomado.
- e. Cumplir con la instrucción a que se hubieren comprometido, especialmente, en lo que dice relación con los alumnos pilotos, ciñéndose estrictamente a los programas respectivos.
- f. Informar al Jefe de la Escuela de Vuelo todas las actividades realizadas con socios pilotos con motivos de instrucción.
- g. Asistir a las reuniones de instructores que se efectúen.

- h. Estar al tanto de las directivas que se impartan o con los acuerdos que se tomen y que digan relación con la instrucción, debiendo preocuparse de leer las actas de las sesiones a que no pudieron asistir.
- i. Demostrar interés por lograr un constante perfeccionamiento.
- j. Será obligación de los profesores de ramos teóricos participar en las actividades de enseñanza teórica planificadas por la Escuela de Vuelo.

VII. ALUMNOS Y SOCIOS ACTIVOS

Los socios del Club que soliciten su inscripción para el Curso de Piloto Privado, se denominarán Alumnos y hasta la obtención de su Licencia de Piloto Privado, formarán parte de la Escuela de Vuelo y dependerán de su Dirección.

Los pilotos ya formados también forman parte y dependen de la Escuela de Vuelo.

Los Alumnos de los cursos de vuelo adquirirán la categoría de socios activos del Club Aéreo del Personal de BancoEstado, cuando hubieren obtenido su Licencia de Alumnos Pilotos.

VIII. ÁREAS DE INSTRUCCIÓN DE LA ESCUELA DE VUELO

La Instrucción que imparte la Escuela de Vuelo, tanto a los alumnos, como a los socios en general y al personal del Club, se divide en dos áreas de formación: el área de Instrucción de Vuelo, y el área de Capacitación y Perfeccionamiento.

IX. INSTRUCCIÓN DE VUELO

Comprende desde la formación de un Piloto Privado hasta las transiciones de material, habilitaciones, chequeos y el reentrenamiento.

- a. Cuso de Piloto Privado
- b. Curso Vuelo con Pasajeros
- c. Curso VFR Nocturno
- d. Curso Transición de material
- e. Chequeos
- f. Reentrenamiento
- g. Estandarización DGAC
- h. Curso IFR

X. CAPACITACIÓN

Proceso en el cual se adquieren nuevas destrezas y conocimientos que promueven, fundamentalmente un cambio de actitud. En este proceso se estimula la reflexión sobre la realidad y evalúa la potencialidad creativa, con el propósito de modificar esta realidad hacia la búsqueda de condiciones que permiten mejorar el desempeño.

Se desarrollarán semestralmente al menos 2 capacitaciones y exposiciones de carácter obligatorio a los socios del Club, de diversos ámbitos del quehacer aeronáutico, como EPREVAC, SMS, Motores, Meteorología, etc.

XI. PERFECCIONAMIENTO

Perfeccionamiento designa cualquier intento permanente o transitorio de mejorar las actuales competencias, se orientará principalmente a la optimización de la utilización de las aeronaves, en la búsqueda de desarrollar nuevas competencias y habilidades de los Pilotos en general.

Para tales fines se ha adquirido un Simulador Sintético de Vuelo, con el hardware correspondiente a los comandos de superficies de control de una aeronave, como también de instrumentos y equipamiento.

Su utilización permitirá aprender los procedimientos para controlar las aeronaves y a reaccionar correctamente ante un evento inesperado, como puede ser una falla en vuelo, mejorando los tiempos de reacción, lo que fortalece la seguridad aérea.

A su vez permitirá la correcta navegación e interpretación de los diferentes equipos e instrumentos de la aeronave en una introducción al Vuelo por Instrumentos.

XII. INFRACCIONES Y SANCIONES

Toda contravención a lo dispuesto por este Manual o en disposiciones dictadas por la autoridad aeronáutica, realizada por Socios Pilotos y/o Alumnos Pilotos, y sin perjuicio de las sanciones que puedan aplicar en su caso estas autoridades, será sancionada por La Escuela de Vuelo, según las reglas que siguen a continuación:

1. La Escuela de Vuelo considerará las circunstancias atenuantes en cada caso, y resolverá como tribunal de conciencia.
2. Las sanciones serán impuestas por la Escuela de Vuelo, en una Reunión Extraordinaria citada para ese efecto, previa evaluación de la situación que presentare un Instructor, un Director del Club o cualquier socio.
3. Las resoluciones de la Escuela de Vuelo serán informadas tanto al Directorio, como a la Comisión de Disciplina para el control y archivo de las mismas.

4. Si la infracción fuere considerada gravísima, el Jefe de Escuela de Vuelo y/o Director de Operaciones Aéreas, solicitarán la participación de la Comisión de Disciplina.
5. Las infracciones que se sancionarán con arreglo a estas disposiciones, quedan clasificadas como siguen:
 - a) **FALTAS GRAVISIMAS:** Infracciones al Manual de Operaciones, o a otras disposiciones legales obligatorias para los Pilotos, que importen un peligro (posibilidad o inminencia de daños) para personas o cosas, sean en el aire o en la superficie. Inmediata suspensión de vuelo hasta la resolución de la Comisión de Disciplina.
 - b) **FALTAS GRAVES:** Infracciones a la Reglamentación vigente, al orden jerárquico y a la disciplina, que no importen peligro (posibilidad o inminencia de daños) para personas o cosas. Amonestaciones escritas hasta 90 días de suspensión de vuelo.
 - c) **FALTAS MENOS GRAVES:** Inasistencias no justificadas a actividades de Capacitación e Incumplimiento de llenar Planes de Vuelo Operacionales, Manifiestos de Vuelo y Reportes, en general toda documentación que determine el Club. Su pena va desde amonestaciones escritas hasta 90 días de suspensión de vuelo, pudiendo la Escuela de Vuelo ordenar al infractor realizar alguna labor que considere sean un aporte y aprendizaje efectivo para lograr un cambio de conducta.
6. Sin perjuicio de las agravantes consideradas en el Código Penal y/o Código Aeronáutico, se considerará especialmente grave la reiteración o reincidencia en faltas o infracciones reglamentarias o legales.
7. Las sanciones podrán ser apelables a la Comisión de Disciplina, quién se reunirá para tratar la apelación y resolver, pudiendo levantar o incrementar la sanción.
8. Los socios pilotos del Club Aéreo del Personal de BancoEstado o pilotos en tránsito de otros Clubes que utilizaren aviones del Club Aéreo del Personal de BancoEstado responderán civilmente de los daños que causaren al material del Club y a terceros. En caso de producirse daños como consecuencia de cometer una infracción, el Directorio del Club fijará el monto de las indemnizaciones en lo referente a daños al patrimonio del Club, al que se agregarán las indemnizaciones económicas y las que resulten del posible ejercicio de la acción civil y/o criminal correspondiente.
9. En el caso de socios no Pilotos, la Comisión de Disciplina resolverá las contravenciones a lo dispuesto por este Manual o en disposiciones dictadas por la autoridad aeronáutica, y sin perjuicio de las sanciones que puedan aplicar en su caso estas autoridades.

PARTE V RELACIÓN DE ANEXOS

- A. CRITERIOS OPERATIVOS**
- Nº 1** Criterio Tipos de Vuelo
 - Nº 2** Criterio Requisitos para Solicitar Uso de Aeronaves.
 - Nº 3** Criterio Prohibiciones.
 - Nº 4** Criterio Actividad Aérea para Socios No Pilotos.
 - Nº 5** Criterio Piloto en Vuelo.
 - Nº 6** Criterio Piloto en Tránsito.
 - Nº 7** Criterio Tarifas.
 - Nº 8** Criterio Información Horas Voladas a la DGAC.
 - Nº 9** Criterio Puesta en marcha.
 - Nº 10** Criterio CCCM-FCCV.
 - Nº 11** Criterio Reitera cumplimiento de normativa
 - Nº 12** Criterio Uso del kit de supervivencia y primeros auxilios
 - Nº 13** Criterio Maletín de vuelo
 - Nº 14** Criterio Desechos de combustible, liquido y lubricantes
 - Nº 15** Criterio Verificación de cantidad de combustible en el estanque del avión.
 - Nº 16** Criterio Designa encargado de base, plataforma y pista
 - Nº 17** Criterio Pistas restringidas
 - Nº 18** Criterio Reabastecimiento de combustible
 - Nº 19** Criterio Pilotos Formados en otras Escuelas de Vuelo.
 - Nº 20** Criterio Progresión del Piloto.
- B. PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES AÉREAS**
- Nº 21** Procedimiento Solicitud Material de Vuelo y Solicitud de Vuelo.
 - Nº 22** Procedimiento Básico inicial para toda operación.
 - Nº 23** Procedimiento para Vuelos que no sean locales o de instrucción.
 - Nº 24** Procedimiento para Vuelo con Pasajeros.
 - Nº 25** Procedimiento de carguío de combustible en aeronaves.
 - Nº 26** Procedimiento para Vuelos VFR Nocturno.
 - Nº 27** Procedimiento para Vuelos Recreativos.
 - Nº 28** Procedimiento para Vuelos Catástrofes Naturales
 - Nº 29** Procedimiento para Mantenición de Eficiencia.
 - Nº 30** Procedimiento Chequeos.

C. PROCEDIMIENTOS DE INSTRUCCIÓN

- Nº 31** Curso piloto privado de avión.
- Nº 32** Curso para obtención de la habilitación IFR.
- Nº 33** Curso para habilitación de función de instructor de vuelo.
- Nº 34** Curso de vuelo VFR nocturno.
- Nº 35** Curso para autorización de vuelo con pasajeros.
- Nº 36** Curso para transición de material.
- Nº 37** Curso de Reentrenamiento para pilotos.
- Nº 38** Chequeo por inactividad.
- Nº 39** Chequeo 200 millas.
- Nº 40** Chequeo 600 millas.
- Nº 41** Chequeo Estandarización Club.
- Nº 42** Curso Simulador Sintético de Vuelo.

D. VARIOS (Formatos, Formularios)

- Nº 43** Formato de Calendario de Charlas.
- Nº 44** Solicitud Uso de Avión.
- Nº 45** Solicitud de Vuelo.
- Nº 46** Hoja de Reportes.
- Nº 47** Cartilla Planificación de Vuelo.
- Nº 48** Libro Control de Vuelos.
- Nº 49** Apéndice B Horas Voladas.
Apéndice C Horas Voladas.
- Nº 50** Hoja Resumen Evaluaciones Teóricas.
- Nº 51** Formulario de Evaluación de cada etapa
- Nº 52** Hoja de Progresión de etapas.
- Nº 53** Formulario de Solicitud de Examen de Vuelo.
- Nº 54** Calificación para Examen DGAC.
- Nº 55** Solicitud y Certificación de Vuelo de Instrucción.
- Nº 56** Carta solicitud DGAC aceptación de curso.
- Nº 57** Carta presentación a examen.

CRITERIO TIPOS DE VUELO

Con la finalidad de uniformar conceptos y procedimientos, se detallan los distintos tipos de vuelo que existen en el Club Aéreo del Personal de BancoEstado, para los cuales un socio Piloto o Instructor solicita el uso de una aeronave.

En los días de mucha demanda de aviones, el Jefe de Operaciones Aéreas podrá limitar el tiempo de vuelo. Asimismo, se confeccionará una lista con los pilotos que soliciten aviones, debiendo los interesados inscribirse por orden de llegada.

Los vuelos de instrucción tendrán preferencia sobre otro tipo de vuelo, a excepción de vuelos de emergencia o vuelos por catástrofes.

1. Vuelos locales

Conforme a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica, es el que comienza y finaliza en el aeródromo de origen y se realiza dentro de un radio de 50 kilómetros (27 millas náuticas), medidos desde el punto de referencia del aeródromo de salida o en zonas previamente designadas por la autoridad ATS competente.

En el caso del Aeródromo Eulogio Sánchez, este vuelo será ejecutado en una zona que tendrá como límites: Colina por el Norte - Angostura de Paine por el Sur - los contrafuertes de la Cordillera de los Andes por el Este y los contrafuertes de la Cordillera de la Costa por el Oeste.

En el caso de la Subsede Concepción, será el área comprendida en el radio de 20 millas náuticas de SCIE, con lo que el vuelo local por el sur llega hasta Lota, por el norte hasta la desembocadura del Río Itata, por el este hasta Florida. Queda excluida en esta área, la zona prohibida SC-P23 (Base Naval e Isla Quiriquina).

En el caso de la Subsede Araucanía, los límites serán los que determine el Coordinador Técnico de Sedes dentro del radio de 20 millas náuticas del aeródromo en que se encuentre basada la aeronave.

El tiempo de uso del avión para este tipo de vuelos no podrá exceder de 2 horas.

Dadas las restricciones de vuelos en SCTB, se considerará vuelos locales aquellas operaciones de vuelos de instrucción que realicen los Alumnos Pilotos y Pilotos que no tengan el chequeo de las 200 NM, en los que se permitirán aterrizajes intermedios en pistas utilizadas con instructor y expresamente autorizadas por éste.

2. Vuelos fuera de cancha

Para el Club Aéreo “vuelo fuera de cancha” será aquel que se realiza fuera de la zona de “vuelo local”, es decir más allá de 50 kilómetros (27 NM) y dentro de los límites de 100 NM alrededor del Aeródromo Base, siguiendo una ruta preestablecida utilizando procedimientos de navegación convencionales.

Para realizar este tipo de Vuelo el Piloto deberá haber aprobado satisfactoriamente el chequeo de 200 Millas Náuticas totales, cuya descripción se encuentra en el presente Manual.

Para los pilotos de Santiago, corresponderá la zona comprendida entre La Ligua por el Norte y Curicó por el Sur.

Para los pilotos de Concepción

Para los pilotos de Araucanía

3. Vuelos de travesía o crucero

Vuelo entre un punto de salida y un punto de llegada que sigue una ruta preestablecida utilizando procedimientos de navegación convencionales, entre los cuales media una distancia de más de 100 NM.

Para poder realizar este tipo de vuelo, el Piloto debe haber cumplido satisfactoriamente con el chequeo de 600 millas náuticas totales, cuya descripción se encuentra en el presente Manual.

Los vuelos de travesía para los Pilotos del Club Aéreo del Personal del Banco del Estado de Chile, están limitados por el Norte hasta Arica y por el Sur hasta la ciudad de Puerto Montt, excluyendo territorios insulares.

Para vuelos al Sur de Puerto Montt y territorios Insulares, el Piloto deberá realizar una solicitud al Director de Operaciones Aéreas o Director de Sedes, quien podrá solicitar una presentación de la planificación del vuelo al solicitante. En este tipo de vuelo, siempre deberán participar 2 pilotos, estando al menos uno de ellos autorizado para vuelos de travesía o crucero.

Si un piloto desea efectuar un vuelo fuera del territorio nacional en una aeronave del Club Aéreo del Personal de BancoEstado, deberá elevar una solicitud en tal sentido al Directorio, detallando el plan de vuelo y tiempo que pretende permanecer en el extranjero. El Directorio podrá aceptar o rechazar esta solicitud, sin más trámite, exigiendo en todo caso la cobertura de seguros pertinentes.

La Dirección de Operaciones Aéreas o la Dirección de Sedes, con la debida autorización unánime del Directorio, podrán organizar vuelos de travesía Internacionales. En estos vuelos sólo podrán tomar parte socios del Club y el personal de mantenimiento que fuere necesario, salvo disposición expresa del Directorio.

4. Vuelos VFR Nocturnos

Se podrán efectuar vuelos VFR nocturnos de acuerdo con los requisitos que determine la Dirección de Operaciones Aéreas, y la Reglamentación de la Autoridad Aeronáutica.

De acuerdo a lo establecido en Capítulo 4, párrafo 4.4 del Reglamento del Aire, DAR-02, y de conformidad a la normativa de detalle, establecida en los Procedimientos de la DGAC, se autorizarán vuelos VFR, entre el fin del Crepúsculo Civil Vespertino y el comienzo del Crepúsculo Civil Matutino, para Vuelos de Instrucción o Práctica, circunscritos a un radio de ocho (8) Km. (5 NM) del aeródromo en que opere, utilizando el mismo aeródromo para despegar y aterrizar.

También se podrán realizar vuelos VFR Nocturnos entre dos Aeródromos ubicados dentro de una misma zona de control debiendo ser controlado uno de ellos.

5. Vuelos que involucren pernoctar en aeródromos distintos a las sedes del Club

Cuando un piloto desee realizar un vuelo en que el avión del Club pernoctará por una o más noches en Aeródromos que no sean sedes del Club, deberá contar con la autorización del Jefe de Operaciones Aéreas, o en su defecto del Director de Operaciones Aéreas o del Director de Sedes, previa consulta al Director de Mantenimiento.

6. Vuelos en zonas cordilleranas

Los vuelos entre cajones cordilleranos y aterrizajes, podrán ser practicados por Pilotos e Instructores, en conformidad a las siguientes condiciones:

- a. Estado del tiempo favorable en la zona CAVOK, de preferencia en horas de la mañana.
- b. Contar con la aprobación del Director de Operaciones Aéreas o del Director de Subsele, indicando el vuelo que se propone realizar, su trayecto y altura.
- c. Mantener una altura y distancia tal del valle que, en caso de falla de motor, se llegue a él en planeo. Se recomienda mantener una altura mínima de 1.000 pies sobre el terreno sobrevolado.

Sin perjuicio de lo expuesto, la Dirección de Operaciones Aéreas y/o la Dirección de Sedes podrán prohibir este vuelo en determinadas temporadas o regiones.

7. Vuelos por Instrumentos

Se realizarán conforme a las disposiciones de la Autoridad Aeronáutica en el material habilitado para vuelos IFR.

8. Vuelos de Instrucción

Son aquellos vuelos propios de instrucción, chequeos, habilitaciones, etc., y aquellos en los cuales el Instructor especifique tareas o actividades que debe realizar un alumno piloto o piloto ya formado.

El alumno piloto, o piloto deberá solicitar el uso del avión al Jefe de la Escuela de Vuelo o al Director de Operaciones Aéreas.

**CRITERIO
REQUISITOS PARA SOLICITAR USO DE AERONAVES**

Los Pilotos para poder solicitar el uso de material del Club requieren:

1. Tener la Licencia de Piloto vigente y portarla al momento de efectuar el vuelo.
2. Tener registradas en su Carpeta de Piloto, las habilitaciones correspondientes para el avión que solicite y el tipo de vuelo.
3. Conocer en todos sus aspectos las características y procedimientos de operación del avión que vuele, contenidos en el respectivo Manual del Avión.
4. No registrar deudas con el Club.
5. No estar suspendido de vuelo.
6. Tener en su poder las cartas de navegación correspondientes a las zonas que volará, Notams y Condiciones Meteorológicas.
7. Estar considerado "Piloto en Vuelo", ver **Anexo 5**

CRITERIO PROHIBICIONES

Bajo ninguna circunstancia las aeronaves del Club Aéreo del Personal de BancoEstado serán operadas en forma negligente, temeraria o efectuarán maniobras innecesarias para la operación aérea, de modo que ponga en peligro la vida o propiedad ajena.

1. Se prohíbe a los pilotos efectuar maniobras acrobáticas o de formación, como asimismo, prácticas de emergencias fuera de las inmediaciones de un aeródromo, a excepción de las realizadas en Instrucción o de las autorizadas por el Director de Operaciones Aéreas.
2. Ninguna aeronave volará en una zona prohibida, en una zona restringida o en una zona peligrosa cuyos detalles se hayan publicado, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que cuente con el permiso de la DGAC.
3. Está estrictamente prohibido aterrizar en aeródromos no autorizados por la autoridad aeronáutica.
4. Está prohibido el uso del material de vuelo, con fines de **lucro personal**.
5. Está absolutamente prohibido que el piloto a cargo del avión lo preste o ceda su uso a otra persona que no sea socio piloto o instructor del Club.
6. Se prohíbe llevar en los aviones más personas o mayor carga que aquellas que especifica el Manual respectivo para los diversos tipos de aeronaves.
7. Se prohíbe asimismo llevar a bordo animales o usar el avión como carguero, salvo que el Directorio del Club, en casos muy calificados, autorice previamente dicho vuelo, tomando a la vez las medidas pertinentes para asegurar la estiba correcta del avión.
8. Se prohíbe a los pilotos subir o bajar pasajeros en otro lugar que no sea la línea de estacionamiento, debiendo estar, en todo caso, el motor detenido.
9. El Piloto no podrá prolongar el uso de la aeronave sin previa autorización.
10. Los Pilotos no realizarán vuelos mientras estén bajo la influencia de cualquier sustancia que perjudiquen la actuación humana, sean psicoactivas, medicamentos.
11. No podrá ir al mando un Piloto que haya consumido alcohol en las 24 horas anteriores a un vuelo.
12. Ningún piloto podrá volar una aeronave retirada de actividades de vuelo, ni podrá alegar ignorancia de ello, por cuanto, es su obligación consultar la bitácora de la aeronave, antes de iniciar cualquier vuelo, destacamos que el hecho de volar una aeronave fuera de vuelo, constituye una infracción aeronáutica, que debe ser denunciada por quien conozca del hecho. En caso de accidente o incidente de aviación, esta situación se estimará como un agravante.

CRITERIO ACTIVIDAD AEREA PARA SOCIOS NO PILOTOS

Con la finalidad de uniformar conceptos y procedimientos se detallan los tipos de vuelo que el Club Aéreo del Personal de BancoEstado ha desarrollado en servicio y beneficio de sus socios.

El Jefe de Operaciones Aéreas o los Directores de Operaciones o Sedes dispondrán la facultad de solicitar la participación directa de algún piloto que cuente con la habilitación vigente en el material para volar, dando la prioridad a Pilotos con mayor experiencia, tanto en el uso del material como en la zona a sobrevolar.

1. Vuelos recreativos individuales, gratuitos o pagados

Son vuelos locales que permiten disfrutar a los socios de la experiencia de volar, preferentemente se desarrollan en los turnos de los días sábados, son beneficiarios socios, cónyuges e hijos.

2. Vuelos recreativos colectivos

Los socios pueden solicitar vuelos locales para su oficina o subgerencia, con la finalidad de que participe la mayor cantidad de funcionarios posibles, sus cónyuges e hijos.

Su finalidad consiste en hacer partícipes de la actividad aérea a nuestros socios en todo el país, su Organización depende del Director de Operaciones Aéreas, o el Director de Sedes, quienes dispondrán de la ayuda de Socios Pilotos y Socios Cooperadores para el buen desarrollo de los mismos.

3. Vuelos de Emergencia.

Son vuelos que permiten el traslado de enfermos que hayan recibido autorización de su médico tratante para recibir atención médica en otra localidad, pueden ser beneficiarios los socios, sus cónyuges e hijos. Por disposiciones legales aeronáuticas no se pueden trasladar enfermos que requieran de camilla.

4. Vuelos a Ejecutivos

Vuelos que permiten el traslado a los funcionarios del Banco a distintas localidades relacionadas con sus actividades laborales, los que pueden ser por un día o más.

5. Vuelos por Traslado

Vuelos que permiten un rápido viaje a funcionarios del Banco a distintas localidades y que no se relacionan con los vuelos anteriormente descritos.

CRITERIO PILOTO EN VUELO

Se considerarán Pilotos en Vuelo aquellos socios activos que mantienen una actividad regular de vuelo, tanto en días como en cantidad de horas de vuelo

1. Máximo de días seguidos sin actividad

Material	Hrs. de vuelo del piloto 0 - 100	Hrs. de vuelo del piloto 100 - 200	Hrs. de vuelo del piloto 200 o más
PERIODO DE INACTIVIDAD			
C-172	30 días	60 días	60 días
C-182	-	60 días	60 días
C-206	-	-	60 días
PA-32	-	-	60 días
LBA	30 días	60 días	60 días

Si el socio piloto no cumple con estos mínimos de actividad aérea, deberá solicitar un chequeo, el que se desarrollará conforme a lo establecido en este Manual.

2. Mínimo de horas sin actividad

Es obligación del socio piloto volar al menos 3 horas distribuidas dentro de cada trimestre del año calendario, requisito exigido para ser considerado "Piloto en Vuelo".

3. En el caso del cuerpo de Instructores, ellos deberán demostrar una actividad aérea en los últimos 60 días en el material de vuelo en el cual haya de realizar Instrucción.

4. Para participar en Vuelos Recreativos, el Piloto deberá cumplir con lo establecido en el **Nº 9 del Anexo 27**.

CRITERIO PILOTOS EN TRANSITO

Se considerarán Pilotos en Tránsito aquellos socios de otros Clubes que sean funcionarios del Banco del Estado de Chile o Empresas Asociadas, con asiento en otra localidad, que se encuentren de paso en Santiago u otra Subsede.

Para que un Piloto en tránsito pueda utilizar el material del Club se requiere:

1. Ser socio del Club.
2. Acreditar su calidad de socio de otro Club, por medio de una presentación emitida por su Directorio en la que deberá constar además:
 - Estar al día en el pago de sus cuotas sociales
 - No estar sometido a sanción vigente
 - Horas de vuelo totales
 - Tipo de licencia vigente que posee, habilitaciones y tipo de material que vuela.
3. Licencia de Piloto vigente.
4. Presentar Bitácora de Vuelo al día.
5. Someterse a los chequeos que disponga el Director de Operaciones Aéreas, con un instructor designado para este efecto.
6. Que exista reciprocidad de trato entre el Club Aéreo del Personal de BancoEstado y el club al que pertenece el postulante a socio en trámite, y
7. Presentar una solicitud al Directorio del Club Aéreo del Personal de BancoEstado, en la cual se adjunten los antecedentes señalados anteriormente, quien podrá aceptarla o rechazarla sin expresión de causa.

Los Pilotos en tránsito se someterán a todas las disposiciones que rigen la actividad aérea del Club Aéreo del Personal de BancoEstado.

Los Pilotos en tránsito sólo podrán ocupar material del Club en vuelos locales, excepto en casos muy calificados y con autorización del Directorio. Además podrán volar un máximo de 4 horas en un período de 30 días. En ningún caso se podrá mantener esta condición de piloto en tránsito por más de un año calendario.

TARIFAS

El Directorio está facultado para fijar todas las tarifas que rigen las operaciones del Club, esto es y sin ser excluyente cuotas sociales, hangaraje, estacionamiento, valor de la hora de vuelo por avión, valor de combustible, lubricantes, mano de obra, repuestos, y demás servicios: valor de arriendos y permisos de utilización provisorios de las instalaciones del aeródromo; etc.

Los Valores de la Hora de Vuelo son:

TIEMPO	CESSNA C-172		CESSNA C-182		CESSNA C-206		PIPER PA-32		CHAMPION 7EC	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
05 min	2.940	4.410	4.095	6.143	4.565	6.848	4.725	7.088	2.100	3.150
10 min	5.880	8.820	8.190	12.285	9.130	13.695	9.450	14.175	4.200	6.300
15 min	8.820	13.230	12.285	18.428	13.855	20.783	14.175	21.263	6.300	9.450
20 min	11.760	17.640	16.380	24.570	18.580	27.870	18.900	28.350	8.400	12.600
25 min	14.700	22.050	20.475	30.713	23.305	34.958	23.625	35.438	10.500	15.750
30 min	17.640	26.460	24.570	36.855	28.030	42.045	28.350	42.525	12.600	18.900
35 min	20.580	30.870	28.665	42.998	32.755	49.133	33.075	49.613	14.700	22.050
40 min	23.520	35.280	32.760	49.140	37.480	56.220	37.800	56.700	16.800	25.200
45 min	26.460	39.690	36.855	55.283	42.205	63.308	42.525	63.788	18.900	28.350
50 min	29.400	44.100	40.950	61.425	46.930	70.395	47.250	70.875	21.000	31.500
55 min	32.340	48.510	45.045	67.568	51.655	77.483	51.975	77.963	23.100	34.650
60 min	35.280	52.920	49.140	73.710	54.780	82.170	56.700	85.050	25.200	37.800

(1) VALOR SOCIO FUNCIONARIO Y SOCIO EX FUNCIONARIO

(2) VALOR SOCIO HIJO FUNCIONARIO Y SOCIO FILIAL

Actualizado a Febrero de 2012

**CRITERIO
INFORMACION DE LAS HORAS VOLADAS A DGAC**

El Administrador Secretario del Club, será el responsable de remitir mensualmente al Depto. Aviación General de la Subdirección de Operaciones de la DGAC, dentro de los diez primeros días de cada mes, las horas voladas por cada piloto, alumno piloto e instructores.

Para ello deberá confeccionar el Formulario modelo adjunto (**Anexo 55** - Apéndice B), pudiendo utilizar el Formulario de la Federación Aérea de Chile (**Anexo 56**- Apéndice C).

Los Formularios que incluyan datos referidos a las aeronaves, deberán ser completados en su totalidad.

**CRITERIO
PUESTA EN MARCHA**

El Piloto al mando cuando inicie un vuelo, se asegurará que para la puesta en marcha de la aeronave se considere lo siguiente:

- a. El lugar de la puesta en marcha será el rectángulo amarillo ubicado en la plataforma frente al hangar u otro que permita una operación segura, tanto para la aeronave como para la posible presencia de personas.
- b. Esta operación, bajo ninguna circunstancia se realizará en el interior del hangar.
- c. Estará presente una persona competente con un extintor, de manera de accionar oportunamente ante un principio de incendio u otra situación de riesgo. Previamente coordinarán la forma de actuar, con el piloto al mando.
- d. Antes de poner en funcionamiento el avión, el piloto al mando deberá asegurarse de que no existan personas, obstáculos y/o animales cercanos al avión y deberá en voz alta decir la palabra "LIBRE" y esperará que la persona que se encuentra en el exterior responda de igual forma con la palabra "LIBRE", previo a verificar que no existen condiciones de riesgo.

**CRITERIO
CCCM - FCCV**

No podrá iniciarse un vuelo antes de la hora correspondiente al CCCM del lugar en que se encuentre el avión o antes de la hora dispuesta por la autoridad de algún aeródromo determinado.

A fin de evitar el arribo de aeronaves posterior al FCCV y los consecuentes riesgos que involucra, como también incurrir en infracciones a la normativa aeronáutica, los Pilotos planificarán sus vuelos VFR considerando que deben estar aterrizados en la Base de Operaciones o en cualquier aeródromo a lo menos 30 minutos antes del FCCV.

Las excepciones a este criterio serán:

- Los vuelos VFR nocturnos los cuales se realizarán conforme a lo detallado en el presente Manual.
- Vuelos de instrucción.
- Vuelos que tengan la autorización expresa del Director de Operaciones Aéreas, mediante su firma en la Cartilla de Planificación de Vuelo antes de la operación.

**CRITERIO
REITERA CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA**

Se reitera a los Pilotos la importancia del cumplimiento de la DAN 91 punto 91.211 Requisitos de combustible para vuelos en condiciones VFR en el sentido que:

(a) Ninguna persona podrá iniciar un vuelo en un avión en condiciones de vuelo visual si, tomando en consideración el viento y el pronóstico meteorológico, no cuenta con suficiente combustible para volar hasta el primer punto de aterrizaje previsto y, presumiendo una velocidad normal de crucero pueda:

(1) De día, continuar el vuelo al menos por 30 minutos adicionales; o

(2) De noche, continuar el vuelo al menos por 45 minutos adicionales.

Con todo, una buena medida es considerar para los cálculos de combustible, el 75% del combustible utilizable.

**CRITERIO
USO DEL KIT DE SUPERVIVENCIA Y PRIMEROS AUXILIOS**

En todas las aeronaves deberá encontrarse un equipo de Supervivencia básico y otro de Primeros Auxilios que permita aplicar en forma inmediata una ayuda preliminar. Su contenido estará en función del área a sobrevolar y la responsabilidad de que estén disponibles estos elementos recaerá en el Director de Mantenimiento, Jefes de Operaciones Aéreas y Jefe de Seguridad Operacional.

Es recomendable que los Pilotos empleen un vestuario y equipo adecuado a esta actividad que de por sí encierra un riesgo asociado que es bueno considerar, se recomienda el uso de guantes y la utilización de prendas que permitan la libre movilidad y visión durante el vuelo.

**CRITERIO
MALETÍN DE VUELO**

Los Pilotos del club operarán con un maletín de vuelo propio que contenga a lo menos los siguientes elementos:

- a. Cartas aeronáuticas (escalas 1:1.000.000 y 1:500.000)
- b. Regla Plotter
- c. Computador Dalton
- d. Ruta caminera
- e. AIP Volumen I y II si cuenta con Habilitación IFR
- f. Calculadora
- g. Cartilla de señales de emergencia
- h. Celular
- i. Linterna
- j. Elementos de supervivencia mínimos: una caja de fósforos de seguridad que portará en bolsillo, vela, agua envasada, espejo, cortaplumas, pito, etc.

Su uso se estima de suma importancia, por cuanto tendrá los elementos mínimos necesarios para efectuar una buena navegación y otros que le podrán apoyar en caso de algún accidente.

**CRITERIO
DESECHOS DE COMBUSTIBLE, LÍQUIDO Y LUBRICANTES**

Cada vez que los Pilotos efectúen el control de la calidad de combustible (despiche), deberán dejar la muestra de éste en el depósito plástico que para este efecto se encuentra en la losa y señalizado.

De ninguna manera deben botarlo sobre el pavimento o sobre tierra ya que produce un daño al medio ambiente.

Similar criterio debe aplicarse al manejo de cualquier otro líquido inflamable o aceites.

**CRITERIO
VERIFICACIÓN DE CANTIDAD Y CALIDAD DEL
COMBUSTIBLE EN EL ESTANQUE DEL AVIÓN.**

Tal como lo especifica el Manual de Vuelo de cada aeronave, el Piloto al Mando durante la inspección de prevuelo y particularmente en la verificación de “combustible en estanque”, además de la inspección visual, podrá usar la regla graduada que marque la cantidad de combustible disponible en el estanque.

Deberá tener especial precaución que la regla se encuentre en buen estado, sin suciedad y graduada en la medida correcta (litros, galones).

Igual y principalmente al primer vuelo del día, siempre verificará a través del “despiche”, la presencia de agua en el estanque, teniendo para ello la precaución de que la aeronave no se haya movido previamente, como también que la válvula de combustible esté en off.

**CRITERIO
DESIGNA ENCARGADO DE BASE Y PLATAFORMA**

El Director de Mantenimiento y Director de Sedes, con el apoyo de los Jefe de Operaciones Aéreas, se desempeñarán como encargado de esta área y tendrá la responsabilidad de velar por el buen estado de la Base de Operación en general velando particularmente por la infraestructura y plataforma. Para ello empleará la cartilla de verificación elaborada para ese efecto. Se adjunta Cartilla de verificación en Anexos.

Los Pilotos que detecten alguna discrepancia o peligro en estas áreas, deben informarlo al Jefe de Operaciones Aéreas, para que disponga las medidas de mitigación respectivas y se dé a conocer el tema todos los Pilotos.

**CRITERIO
PISTAS RESTRINGIDAS**

Operaciones Aéreas, podrá negar la solicitud de vuelo a una pista en la cual se considere que el Piloto no cuenta con las habilidades o conocimiento para operar sin riesgo. A su vez, podrá autorizar una operación sujeta a condiciones, tales como, ir acompañado por un Instructor o Piloto conocedor de la zona.

A modo de ejemplo:

OACI	Nombre	Localidad	Horas de Vuelo Piloto		
			< 100	100-200	> 200
SCKT	Ad. Torreón	Coelemu	X	X	I
SCJC	Ad. James Conrad	Ranguelmo	X	X	P
SCZC	Ad. Casas Viejas	Zapallar	X	X	X

X = Pista restringida

I = permitida con Instructor y autorización de Operaciones Aéreas.

P = permitida con piloto conocedor y autorización de Operaciones Aéreas.

**CRITERIO
REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE**

Se recuerda a los Pilotos que los aeródromos que cuentan con combustible en convenio con el club aéreo son los siguientes:

- a) SCTB
- b) SCIE
- c) SCVI
- d) SCQP

**CRITERIO
PILOTOS FORMADOS EN OTRAS ESCUELAS DE VUELO**

Todo socio que ya sea poseedor de una Licencia de Piloto Privado deberá realizar un chequeo para poder utilizar las aeronaves del Club.

Deberá presentar una solicitud por escrito al Director de Operaciones Aéreas adjuntado la documentación que respalde su condición de Piloto y resumen de horas voladas, petición que será evaluada en reunión de Directorio.

Todo piloto en esta condición, será chequeado inicialmente en Cessna 172.

El hecho que sea autorizado un socio piloto a volar un determinado avión por haber comprobado que mantiene actividad aérea en material similar, no significa en caso alguno que el Piloto quede autorizado a volar el material inferior o superior para el cual no registre la autorización respectiva.

En caso de ser aceptado como Piloto:

- A. Instrucción de Vuelo determinará un Instructor para una evaluación que estará orientada según el Manual de Vuelo del material:
- Ingeniería y sistemas.
 - Tablas de Performance.
 - Procedimientos normales.
 - Procedimientos de emergencia.
- B. La evaluación práctica será de exclusiva responsabilidad del instructor designado, el que evaluará cada caso en forma particular.

CRITERIO PROGRESION DEL PILOTO

La progresión de los pilotos en el Club se hará de acuerdo al siguiente cuadro:

ENTRE 0 Y 40 HORAS	CURSO PILOTO PRIVADO	C-172
A PARTIR DE LA FECHA DE OBTENCIÓN DE LA LICENCIA	PERIODO PILOTO NOVATO: En este período el Piloto volará 15 horas sin pasajeros dentro de la ATZ a partir de la fecha de obtención de su licencia de Piloto Privado.	C-172
TERMINADO PERIODO PILOTO NOVATO	CURSO VUELO CON PASAJEROS Incluye chequeo 200 millas totales y a lo menos 2 aterrizajes intermedios.	C-172
CUMPLIDAS 100 HORAS	RAID 600 MILLAS: totales y a lo menos 5 aterrizajes intermedios.	C-172
CUMPLIDAS 150 HORAS	TRANSICION MATERIAL PASO VARIABLE.	C-182
CUMPLIDAS 200 HORAS	TRANSICION A SEXTUPLAZA C-206, previamente deberá tener como mínimo 20 horas de experiencia en C-182 y estar en vuelo en ese material al momento de pedir el chequeo.	C-206
CUMPLIDAS 240 HORAS	TRANSICION A TREN RETRÁCTIL, deberá tener como mínimo 20 horas de experiencia en C-206 previamente, y estar en vuelo en ese material al momento de pedir chequeo.	PA-32

El piloto que desee realizar progresión dentro del Club deberá presentar una solicitud por escrito al Director de Operaciones Aéreas adjuntado la documentación que respalde el resumen de horas voladas.

En caso de ser aceptada su Solicitud

- A. Instrucción de Vuelo determinará un Instructor para una evaluación que estará orientada según el Manual de Vuelo del material:
 - Ingeniería y sistemas.
 - Tablas de Performance.
 - Procedimientos normales.
 - Procedimientos de emergencia.

- B. La evaluación práctica será de exclusiva responsabilidad del instructor designado, el que evaluará conforme a lo establecido en los Procedimientos para cada caso en particular. Todo socio que ya sea poseedor de una Licencia de Piloto Privado deberá realizar un chequeo para poder utilizar las aeronaves del Club.

**PROCEDIMIENTO
SOLICITUD DE MATERIAL DE VUELO Y SOLICITUD DE VUELOS**

I. Propósito.

El propósito de este procedimiento es establecer el cómo los pilotos solicitarán material, los socios vuelos y quiénes tienen las atribuciones para autorizar.

II. Antecedentes.

A. NO HAY

III. Materia.

1. Solicitud de Material por parte de Pilotos

- a. El Piloto toma contacto con el Jefe de Operaciones Aéreas correspondiente, en caso de no estar ubicable deberá contactarse con Director de Operaciones Aéreas o Director de Sedes.
- b. El Jefe de Operaciones Aéreas verificará: condición del Piloto, de la Aeronave y el tiempo en que se utilizará.
- c. Si está bajo su atribución y están los requisitos conformes aprueba, sino deriva la solicitud a Director correspondiente.
- d. Directores vistos los antecedentes que le proporciona el Jefe de Operaciones Aéreas resuelve y le informa en el menor plazo posible, una vez que llegue la autorización por correo, el Jefe la imprime (**Anexo 44**) e informará al Piloto de la resolución.

Cuadro resumen de atribuciones y plazo mínimos de solicitud:

TIPO DE VUELO	AUTORIZACION	ANTICIPACION MINIMA SOLICITUD
Local	Jefe de Operaciones Aéreas	En hangar, ideal 1 horas.
Fuera de Cancha	Jefe de Operaciones Aéreas	Mínimo 2 horas.
Travesía	Director de Operaciones Aéreas o Director de Sedes	1 día, excepción emergencias.
Con pernoctar una o más noches en AD no Sede	Jefe de Operaciones Aéreas o Director de Operaciones Aéreas o Director de Sedes Consulta a Director de Mantenimiento	1 día, excepción emergencias.
Sur de Puerto Montt y Territorios Insulares	Director de Operaciones Aéreas o Director de Sedes	2 días, excepción emergencias.

VFR Nocturnos	Director de Operaciones Aéreas o Director de Sedes	1 día.
En zona cordillerana	Director de Operaciones Aéreas o Director de Sedes Consulta a Director de Mantenimiento	2 días.
Extranjero	Directorio	El necesario para presentar planificación y autorización.
Instrumentos	Jefe de Operaciones Aéreas	1 día.
Instrucción	Jefe de Escuela de Vuelo Director de Operaciones Aéreas	1 día.

Los plazos se relacionan exclusivamente con la verificación de los requisitos del solicitante y el estado de la aeronave, los requisitos exigidos deben estar disponibles en las áreas de operaciones para su chequeo.

2. Solicitudes de Vuelo (procedimiento para Socios Club)

- a. Socio toma contacto con el Club, mediante teléfono o correo electrónico enviado el formulario Solicitud de Vuelo (**Anexo 45**).
- b. Se deriva solicitud al Jefe de Operaciones Aéreas, quien verificará la condición del socio informando que retomará contacto a la brevedad, derivando la solicitud al Director correspondiente en caso de no contar con las atribuciones.
- c. Jefe de Operaciones Aéreas resuelve tripulación, flota y logística, una vez tomada la resolución, informará a los socios o funcionarios de los pasos a seguir.

PROCEDIMIENTO BÁSICO INICIAL PARA TODA OPERACIÓN

I. Propósito.

El propósito de este procedimiento es establecer los pasos previos a seguir a toda operación de vuelo.

Se trata de lo que debe hacer el Piloto antes de cada vuelo, no importando la finalidad u objeto de éste.

Para el caso de Vuelos Populares y Recreativos, éstos difieren en que las operaciones son controladas por el Piloto a cargo de los vuelos.

II. Antecedentes.

- A. Código Aeronáutico.
- B. DAR 91, DAN 91, DAN 92 VOL I.
- C. AIP CHILE VOL. I
- D. Manual de Vuelo de la aeronave.
- E. IFIS de la DGAC www.aipchile.cl

III. Materia.

El uso del material de vuelo por parte de los Pilotos, estará sujeto a las disposiciones legales vigentes sobre navegación y tránsito aéreo, a las normas dictadas por la autoridad aeronáutica correspondiente, a las disposiciones del presente Manual y a las que pueda impartir la Dirección de Operaciones Aéreas.

A. Actividades previas al vuelo.

1. El Piloto solicita y coordina el uso del avión.
2. Verificará la validez de su Licencia, habilitaciones y autorizaciones internas necesarias para el vuelo proyectado.
3. Verificará el requisito de mantención de eficiencia que le corresponda.
4. Analizará las condiciones atmosféricas de la zona de operación, los alumnos pilotos y pilotos en general, deberán ceñirse estrictamente a lo establecido por la autoridad en relación con los mínimos establecidos para realizar vuelos VFR, exceptuándose desde luego las operaciones IFR.
5. Revisará el AIP CHILE VOL I o II.
6. Revisará los NOTAM que afecten o sean competentes al vuelo.
7. Realizará la planificación del vuelo en la carta aeronáutica, revisando altitudes de seguridad, curso, variación magnética, aeródromos de alternativa, reabastecimiento de combustible, etc.
8. Confeccionará la cartilla planificación de vuelo del Piloto con los datos obtenidos (**Anexo 47**). (se exceptúan de este requisito los vuelos locales).

9. Presentará el plan de vuelo (formulario ATC 1) ya sea personalmente en la Oficina ARO, vía fax, IFIS, cuando las disposiciones de la Autoridad Aeronáutica así lo exijan. También está obligado a su correspondiente cancelación con las dependencias de control aéreo que correspondan.
10. Revisará los lugares de aterrizaje de emergencia en el ATZ u otros que se hayan estudiado y publicado por el club.
11. Registrará la operación en el Libro de vuelo que se ha dejado disponible en Operaciones del club y en la Pizarra de Vuelo.
12. Graficará en la carta de Operaciones su ruta estimada de vuelo a objeto de, en caso de requerirlo, tener una idea de su ruta.
13. El piloto tiene la obligación de dejar establecido su programa de viaje de manera que el Club esté permanentemente informado de los lugares a que se dirige. Si el programa sufre alteraciones, por cualquier circunstancia, el piloto deberá comunicarlo al Club por el medio más rápido posible. Una extensión en distancia o en tiempo de vuelo del programa de vuelo, deberá ser comunicado de inmediato al Jefe de Operaciones Aéreas.
14. Realizará el cálculo de Peso y Balance, utilizando la balanza dispuesta para ello, y dejará copia impresa del cálculo.
15. Analizará y aplicará los procedimientos según el tipo de vuelo a efectuar.
16. El piloto llenará y dejará los documentos establecidos por el club para el despacho de las aeronaves (libro control de vuelos, manifiesto de pasajeros, peso y balance, etc.)
17. Verificará la condición de aeronavegabilidad de la aeronave y verificará la bitácora a objeto de comprobar las horas disponibles del avión y posibles discrepancias del vuelo anterior.
18. Especial atención brindará cuando se vuele con pasajeros en el sentido de aplicar el procedimiento respectivo relacionado con el briefing y manifiesto respectivo.
19. Realizará la inspección de prevuelo según lo establece el Manual del Avión y los criterios operativos que se hayan determinado.
20. El piloto al mando debe disponer de la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento, respecto de todas las áreas sobre las cuales se pretende volar.
21. El Piloto verificará que se encuentren a bordo todos los documentos exigidos por la Autoridad Aeronáutica (Código Aeronáutico Art. 90, DAN 92) y los que ha establecido el club, los cuales son:
 - a. Certificado de Matricula;
 - b. Certificado de Aeronavegabilidad;
 - c. Licencias y habilitaciones de la tripulación;
 - d. Bitácora;
 - e. Manual de Vuelo de la Aeronave
 - f. Listas de Verificación.
 - g. Manifiesto de Vuelo, es obligación del piloto firmar el Manifiesto de Vuelo como asimismo hacer que lo firmen sus pasajeros, antes del inicio del vuelo, el piloto que firma el Manifiesto de Vuelo en calidad de tal, será el piloto a cargo del avión respondiendo en consecuencia ante el Club del material

entregado y del uso que se le hubiere dado. Tendrá, además, las facultades y obligaciones que la legislación aeronáutica establece para los Comandantes de Aeronave.

h. Código de Señales tierra-aire del SAR.

i. Botiquín

j. Tarjeta de Crédito de Combustible

k. Aceite y bidón

l. Se lleve suficiente cantidad de oxígeno respirable en aquellos vuelos sobre 10.000 pies de altitud, en que la falta de oxígeno podría resultar perjudicial

22. El Piloto verificará lo dispuesto en la DAN 92 VOL I, referido al equipo de vuelo.

B. Actividades al inicio y durante el Vuelo

1. El embarque y operación con pasajeros será según el procedimiento respectivo, es de suma importancia asegurarse que los miembros de la tripulación y los pasajeros conozcan bien, por medio de informaciones verbales u otros métodos, la ubicación y el uso de:
 - Los cinturones de seguridad
 - Las salidas de emergencia
 - Equipos de emergencia previstos para uso individual o colectivo.
2. La puesta en marcha, rodaje, chequeo previo al despegue, prueba de motor, despegue, ascenso, crucero, chequeo antes aterrizaje, aterrizaje, pasada de largo o rehusada y tipos de maniobras y operación se efectuarán conforme a su Certificado de Aeronavegabilidad y al Manual de Vuelo de la aeronave y los Criterios Operativos que se hayan dispuestos.
3. Para el aeródromo de Tobalaba, en los despegues se deberá usar la velocidad de mejor razón de ascenso, de tal forma de ganar altura y distancia en el menor tiempo posible.
4. Sólo se podrán efectuar las maniobras aprobadas en el Manual de Vuelo del Avión y respetando siempre los parámetros de éste.
5. Cualquiera sea el tipo de vuelo o la clase de espacio aéreo en que se encuentre volando una aeronave o circulando en el área de movimiento de un aeródromo, las tripulaciones de vuelo deberán ejercer la vigilancia, desde a bordo, con el objeto de prevenir posibles colisiones.
6. Los vuelos sobre las ciudades se deberán realizar de acuerdo a la normativa vigente sobre la materia.
7. El comandante de la aeronave que sea objeto de actos de interferencia ilícita, deberá hacer lo posible por notificar este hecho al servicio ATS correspondiente, además de toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.

8. Los pilotos deberán notificar, lo antes posible, a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo que corresponda cuando encuentren condiciones meteorológicas que probablemente afecten la seguridad de otras aeronaves.
9. Las condiciones de vuelo peligrosas, que no sean las relacionadas con fenómenos meteorológicos, que se encuentren en ruta deberán notificarse lo antes posible, con el máximo de detalles, para contribuir a la seguridad de las otras aeronaves.
10. Si una situación de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o del avión, exige tomar medidas que infrinjan los reglamentos o procedimientos, el piloto al mando notificará sin demora este hecho al Club para informar de ello a la autoridad aeronáutica.

C. Término del Vuelo.

1. Una vez arribado se efectuará una inspección post-vuelo de la aeronave, dejando constancia en la bitácora del avión, de toda anomalía o suceso que haya ocurrido, como también preocuparse de colocar fundas, trabas, frenos, etc.
2. En caso de novedades importantes ocurridas en la aeronave, realizará un reporte del vuelo al Director de Mantenimiento con copia al Director de Operaciones Aéreas y/o Jefe de Operaciones Aéreas, según el siguiente detalle:
 - Tramo realizados con detalle de tiempo y combustible ocupado.
 - Tiempo total de vuelo
 - Consumo total de combustible
 - Consumo promedio de combustible
 - Consumo de aceite
 - Temperatura del aceite
 - Rangos de operación y altitud.
3. Completará el Manifiesto de Vuelo, dejando constancia de las novedades que hubiere observado en el avión durante el transcurso del vuelo, y registrando la cantidad de combustible remanente.
4. Completará la Hoja de Reportes (**Anexo 46**) para informar al Jefe de Seguridad Operacional aquellos errores operativos cometidos durante el vuelo que pudiera haber sido factor contribuyente de algún incidente menor.
5. Informará al personal respectivo de aquellas discrepancias de mantenimiento detectadas durante el vuelo.
6. Los pilotos deberán informar el Director de Mantenimiento o Director de Sedes, de los vuelos efectuados en condiciones de turbulencias severas, los impactos sufridos contra objetos o animales en tierra o en vuelo, maniobras violentas, o con exceso de velocidad, aterrizajes bruscos o en terrenos ásperos y en general todo lo que pueda comprometer la estructura total o parcial de la aeronave.

7. Los sucesos, incidentes y accidentes se deberán reportar a la Autoridad Aeronáutica, según lo establece el DAR 13 “Reglamento de investigación de accidentes de aviación”. Los pilotos de cualquier avión que sufiere un accidente, incidente de aviación o incidencia, quedarán suspendidos de vuelo mientras se realice la investigación correspondiente y se procederá conforme a lo indicado en el Plan de Respuesta a la Emergencia.
8. En caso de cualquier falla o deterioro del avión, el Piloto deberá comunicarse con el Director de Mantenimiento Club o en su defecto con el Presidente, y sólo con autorización de éste podrá volarlo y bajo ninguna circunstancia permitirá que terceros ajenos a los autorizados por el propio Club para su mantenimiento, intervengan en la aeronave.
9. Deberá pagar o documentar el valor del vuelo después de haber aterrizado, sea con efectivo, cheque al día, a fecha o con cargo en su cuenta corriente.

D. Registro de horas de vuelo.

La bitácora de la aeronave u otro documento que con este objeto establezca el Club, debe ser completada por el piloto que efectuó el vuelo, indicando el tiempo de vuelo efectuado, considerándose para estos casos como tiempo de vuelo el definido en el Reglamento de Aviación General DAR 04.

Por norma general las horas voladas por un avión serán computadas al o a los pilotos que se hayan desempeñado como tales en el transcurso del vuelo y en ningún caso la suma de ellas sobrepasará el total de horas voladas por el avión.

PROCEDIMIENTO PARA VUELOS QUE NO SEAN LOCALES O DE INSTRUCCION

I. Propósito.

El propósito de este procedimiento es establecer los pasos a seguir y recomendaciones para efectuar vuelos de travesía en las aeronaves del club.

II. Antecedentes.

- A. DAR 91, DAN 91, DAN 92 VOL I.
- B. DAP 11 40 PLAN DE VUELO
- C. AIP CHILE VOL. I
- D. Manual de Vuelo de cada aeronave.
- E. IFIS de la DGAC www.aipchile.cl

III. Materia.

A. El vuelo de travesía es por definición “Vuelo que se realiza entre dos puntos, uno de partida y otro de aterrizaje, entre los cuales media una distancia de más de cincuenta kilómetros (27 NM).” Sin embargo, en el Club hemos incorporado el Vuelo Fuera de Cancha, travesía o crucero y otras operaciones aéreas más.

B. Para la realización de estos vuelos, el Piloto al mando además del Procedimiento Inicial para las operaciones, observará lo siguiente:

- 1. Dejará una copia de la Cartilla de Planificación de Vuelo (**Anexo 47**) y del cálculo de peso y balance en la Sala de Operaciones del club.
- 2. Si se vuela con pasajeros, se ajustará al Procedimiento respectivo.
- 3. El piloto presentará su Plan de Vuelo por escrito en la oficina ARO correspondiente, o donde no existan estas dependencias, lo hará por algún medio disponible (fax, teléfono, IFIS) y se asegurará que la dependencia ATS lo haya recibido correctamente.
- 4. En el caso de que el club disponga de personal y medios, que remitan los planes de vuelo a las dependencias ATS, esto no exime al piloto de su responsabilidad de verificar la correcta recepción del plan de vuelo.
- 5. Si por condiciones especiales del aeródromo de salida, tales como, aislamiento, falta de medios de teléfono, fax, deficiente o nula cobertura de teléfono celular, se deberá presentar el Plan de Vuelo en el aire (AFIL), para lo cual el piloto deberá estar en conocimiento de cuales son los datos que se deben notificar a la dependencia ATS (DAP 11-40 6.2.2).
- 6. Efectuará un control permanente del consumo de combustible, cotejando con la Cartilla de Planificación de Vuelo, el desarrollo del mismo. Se efectuará cambio de estanque periódicamente.
- 7. Si el aeródromo de destino es no controlado, ni con servicio AFIS, el piloto se asegurará de cancelar su plan de vuelo, con la dependencia ATS correspondiente, o con cualquiera que tenga acceso o conocimiento. Este

procedimiento se puede efectuar en vuelo, notificando que se tiene el aeródromo a la vista, o cuando se aterriza vía teléfono.

8. Considerará que en su relación con los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) lo señalado en la DAN DAP 11 35 Fraseología de los Servicios de Tránsito Aéreo, manteniendo una cercana relación con las Torres de Control y otras dependencias ATS.
9. Ante cualquier duda o consulta no dudará en recurrir ya sea a través de la radio, en forma personal o telefónicamente, a los Servicios ATS.
10. Si bien, para algunos pilotos existen vuelos de travesía que efectúan con regularidad, se recomienda que siempre ocupen la Cartilla de Planificación de Vuelo de Piloto.

PROCEDIMIENTO PARA VUELOS CON PASAJEROS

I. Propósito.

El propósito de este procedimiento es establecer los pasos a seguir y recomendaciones para efectuar vuelos con pasajeros en las aeronaves del club.

II. Antecedentes.

- A. DAR 91, DAN 91, DAN 92 VOL I.
- B. AIP CHILE VOL. I
- C. Manual de Vuelo de cada aeronave.

III. Materia.

Se entiende por pasajero toda persona a bordo de la aeronave, distinta a la tripulación de vuelo. Por lo tanto, no necesariamente éste tiene conocimientos aeronáuticos que le permitan mantener un correcto desempeño como tal.

Previo a cada vuelo el Piloto al mando realizará un “breafing” considerando los siguientes ítems:

1. Se cumplirá lo establecido en el Procedimiento Inicial para cada Operación.
2. El Piloto definirá el camino de acceso a la aeronave.
3. Se instruirá al pasajero de las partes exteriores del avión que puedan causar daño a ellos como a la aeronave. Ej.: motor, superficies de control, etc.
4. Lugares de embarque y la forma de abrir y cerrar las puertas y ventanas, tanto desde el exterior como del interior.
5. Uso de los cinturones de seguridad, mostrándole como se abrochan y ajustan y viceversa.
6. Forma de acomodar y asegurar el asiento.
7. Uso de los chalecos salvavidas u otro dispositivo de flotación, si éstos están disponibles.
8. Ubicación del extintor de incendios, acceso a éste, como y cuando accionarlo.
9. Referirse a las áreas sensibles de la cabina, a fin de evitar que los pasajeros manipulen, accionen o accedan causando daño o alteración a alguno de los sistemas. Con esto se evita que los pasajeros interfieran en la operación del vuelo. Ejemplo: caña, pedales, flaps, etc.
10. Importante es también señalar la actitud y el cómo moverse al interior del avión, ya que involuntariamente puede crear una condición de riesgo ante una determinada maniobra de vuelo. Se trata a modo de ejemplo que un pasajero no obstruya con sus pies el movimiento de los pedales por parte del Piloto. O accione el flap sin darse cuenta.
11. Coordinar las medidas a tomar frente a situaciones anormales como las siguientes; nerviosismo, mareos, desórdenes, necesidades fisiológicas, etc.

12. Procedimiento de evacuación de la aeronave ante emergencias. Se trata de definir el orden de salida, en qué momento, cómo y hacia qué lugar debe dirigirse posteriormente (frente, costado posterior del avión, etc.).

PROCEDIMIENTO CARGUÍO DE COMBUSTIBLE EN AERONAVES

I. Propósito.

Dar a conocer a los pilotos, los pasos a seguir y recomendaciones para efectuar un correcto carguío de combustible en la aeronave y minimizar al máximo el riesgo de incidentes.

II. Antecedentes.

- A. DAP 14 01 Cap. 2 Carguío de combustible en aeronaves.
- B. DAC 08 00 036 (D) Informa sobre utilización de combustible 100/130.
- C. Manual de Vuelo de cada aeronave

III. Materia.

- 1. Observará lo establecido en la DAP 14 01 Cap. 2, cuya copia impresa deberá estar disponible en la Sala de Operaciones.
- 2. Considerará lo establecido en la DAC 08 00 036 (D) Informa sobre utilización de combustible 100/130.
- 3. Se asegurará de que, una vez finalizado una operación de vuelo, la aeronave quede con combustible con el fin de evitar condensación en los estanques.
- 4. Para efectuar el carguío de combustible en las aeronaves del club, el avión debe estar sin pasajeros a bordo.
- 5. Asimismo dispondrá la presencia de una persona capacitada que esté en condiciones de actuar con un extintor en caso de algún principio de incendio y estar vigilante ante la presencia de algún riesgo que se presente.
- 6. Los pasajeros deberán ubicarse en un lugar alejado del sector de carguío.
- 7. En el lugar del carguío solamente deben permanecer; el piloto al mando, mecánico o el encargado de la empresa abastecedora que efectuará el carguío.
- 8. El piloto al mando personalmente debe verificar el correcto aseguramiento de las tapas de los estanques de combustible.
- 9. El piloto al mando es el responsable del tipo de combustible y cantidad a cargar en la aeronave. Esta responsabilidad es indelegable.
- 10. Todo equipo electrónico del avión, como el de sus ocupantes deberá permanecer apagado mientras se realiza esta maniobra, tales como celulares, GPS, smartphones, etc.

PROCEDIMIENTO VUELOS VFR NOCTURNO

I. Propósito.

Dar a conocer a los pilotos los pasos a seguir para efectuar vuelos VFR nocturnos en las aeronaves del club.

II. Antecedentes.

- A. DAR 91, DAN 91, DAN 92 VOL I.
- B. DAP 02 02 Procedimientos para la operación de los vuelos VFR nocturnos con fines de instrucción o práctica.
- C. MANUAL AIP CHILE VOL. I Y VOL. II.
- D. Manual de Vuelo de cada aeronave.

III. Materia.

Para la realización de vuelos VFR nocturnos, con fines de instrucción o práctica en las aeronaves del club, se harán de acuerdo a lo siguiente:

- a. Previa solicitud del club, el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA) autorizará el uso del espacio aéreo para esta actividad a través de un RADIOGRAMA.
- b. Se cumplirá lo dispuesto en la DAP 02 02 “Procedimientos para la operación de los vuelos VFR nocturnos con fines de instrucción o práctica” por cuanto establece en detalle las medidas a tomar. Lo señalado en esta DAP es principalmente de carácter operativo y dispone el cumplimiento de una serie de medidas para mitigar los riesgos asociados a todo vuelo nocturno, que de por sí es una operación sensible.
- c. Se cumplirá lo establecido en el Procedimiento Básico inicial para cada operación.
- d. Los vuelos se autorizarán para ser realizados según lo planificado por el Área Operaciones.
- e. Las aeronaves a emplear y los Pilotos deben pertenecer al club. Sin embargo, se podrán incorporar otros Pilotos y aeronaves, previa coordinación y autorización del Área Operaciones.
- f. Los vuelos VFR nocturnos los propondrá Operaciones, ante la iniciativa por parte de los socios o como actividad programada.
- g. Operaciones informará del cómo y qué pilotos están en condiciones de efectuar estos vuelos.
- h. Operaciones efectuará las coordinaciones y solicitudes con la Autoridad Aeronáutica. Para ello puede tomar contacto con la Sección Servicios de Vuelo de la DASA, en el correo electrónico trabajo.aereo@dgac.cl
- i. El Área Instrucción de Vuelo se encargará de la instrucción correspondiente según el curso respectivo.

PROCEDIMIENTO PARA VUELOS RECREATIVOS

I. Propósito.

El propósito de este procedimiento es establecer la organización y funcionamiento para el desarrollo de Vuelos Recreativos.

II. Antecedentes.

- A. Código Aeronáutico.
- B. DAR 91, DAN 91, DAN 92 VOL I.
- C. DAC 06 00 023D

III. Materia.

- A. El club aéreo, contempla dentro de sus actividades anuales, Vuelos Populares Recreativos.
- B. El club se comunicará con los encargados del aeródromo para la respectiva coordinación, discusión y planificación de su utilización.
- C. Además de lo dispuesto en cuanto a los Procedimientos Inicial y Vuelo con Pasajeros, se cumplirán las siguientes disposiciones:

1. De la organización

- a. El Director de Operaciones Aéreas podrá designar un Jefe de Operaciones quien planificará el desarrollo del evento, considerando y definiendo roles y responsabilidades claras que vayan orientadas a mitigar los riesgos operacionales aéreos y terrestres.
- b. El Jefe de Operaciones arbitrará las medidas con la debida anticipación para lograr orden y seguridad durante el desarrollo del programa aéreo. Dado lo anterior, la inscripción para este tipo de actividades, deberá realizarse estrictamente dentro del plazo y antes de la fecha tope que se indiquen, para los efectos de disponer las tripulaciones.
- c. Deberá elaborar un Programa considerando fechas y horarios.
- d. Convocará oportunamente a todos los Pilotos y encargados a una reunión a fin de que se expongan los detalles de las tareas a desarrollar y se formule un Plan de Contingencias.
- e. Una útil referencia de actividades y control de ellas, es la Cartilla de Verificación (Anexo 58) que contiene los antecedentes mínimos necesarios a considerar para dar un ambiente de orden y seguridad acordes con el evento a realizar.

2. Roles

a. Jefe de Operaciones

El Director de Operaciones Aéreas podrá en los casos puntuales de vuelos de crucero en que participe más de una aeronave y en vuelos recreativos, nombrar un Jefe de Operaciones por la duración de aquellos vuelos, con la única finalidad de mantener siempre a un líder a cargo en la operación misma.

El Jefe de Operaciones Aéreas, tomando en cuenta, la pista en que se operará, el número de horas totales en el material habilitado y voladas dentro de los últimos 60 días por cada piloto (mínimo 1 hora), hará una evaluación de las condiciones y características que esta presenta, y en base a ello seleccionará entre los pilotos inscritos a quienes cumplen los requisitos para participar, deberá coordinar con los Pilotos de Sedes el retiro de ellos a sus respectivas ciudades en la finalización de la operación, conforme a su realidad.

También determinará la rotación de Pilotos.

b. Encargado de Operaciones Terrestres

Socio designado por el Jefe de Operaciones Aéreas con al menos 10 días anteriores a una actividad de vuelo recreativo.

Funciones:

- Coordinar con la oficina gestora de la actividad el equipamiento para la plataforma, como separadores de fila, mesas, quitasoles, sillas, extintores de pista, provisiones y agua.
- Habilitar equipo para la operación.
- Definir el estacionamiento de aviones en plataforma.
- Determinar el perímetro de seguridad.
- Definir la ubicación de los puestos de registro de pasajeros y venta.
- Supervisar a sus colaboradores.
- Relacionarse con los socios.
- Promocionar la actividad.
- Comprobar la correcta entrega de equipamiento al regreso a base.
- Hacer resumen o informe de la actividad en las 48 horas siguientes del regreso.

c. Encargado de Recepción y Asignación

Recibirá a los socios y/o cotizantes de bienestar que se presenten para el vuelo recreativo asignando número de turno para cada aeronave, ticket de color celeste para avión cuadruple y de color rosado para sextuple, con la finalidad de respetar el orden de llegada.

d. Encargado de Merchandising

Socio que realizará el control y venta de las mercaderías llevadas a la actividad reportando al final de la actividad y en base las unidades vendidas.

A su vez controlará la entrega de obsequios a los participantes como golosinas y otros que el encargado de operaciones determine.

Llevar formularios para inscribir a nuevos socios del Club Aéreo.

e. Embarque y desembarque

Socio que tendrá a su cargo el control de 2 a 3 aeronaves, deberá llevar de plataforma a los pasajeros a la aeronave asignada, aseguramiento de los pasajeros al interior de ella, puertas, una vez que se haya realizado el vuelo, dejará a los pasajeros en plataforma para encargarse de otro grupo.

f. Encargado Control de Losa

Socio designado por el Jefe de Operaciones Aéreas que tendrá a su cargo el ayudar al rodaje seguro de las aeronaves desde el lugar asignado en plataforma a pista, con la finalidad de permitir el flujo normal, velando por la seguridad de aeronaves y pasajeros, deberá portar chaleco que lo identifique y equipo de comunicación, en especial para aquellos aeródromos no controlados.

g. Apoyo Logístico

Se refiere al conjunto de labores y al equipamiento que debe ser transportado desde base al lugar de la actividad, provisiones, agua, comprende además los lugares físicos para la alimentación y descanso de la tripulación.

3. Áreas a utilizar y señalización:

El área de maniobras estará estrictamente aislada del público espectador, pudiendo circular por ella solamente las personas autorizadas y que deban cumplir funciones relacionadas con las actividades aéreas en desarrollo.

4. Pista de aterrizaje y calles de rodaje:

- a. La pista de aterrizaje deberá contar con la señalización reglamentaria y sus marcas deberán ser perfectamente visibles desde el aire.
- b. Las calles de rodaje estarán debidamente marcadas, a fin de que los pilotos que concurren de otros lugares, no se vean expuestos a confusiones que sean causa de accidentes.

5. Área de estacionamiento de aeronaves:

- a. Las aeronaves participantes se estacionarán en un lugar al que no le sea permitido al público circular por entre ellas, a fin de evitar accidentes cuando los pilotos pongan en marcha los motores.
- b. El lugar de estacionamiento de las aeronaves, por ningún motivo quedará inmediatamente al borde de la pista de aterrizaje, debiendo observarse un margen de por lo menos 45 metros.
- c. No obstante lo anterior, las aeronaves podrán estar reunidas cuando se realice una exhibición estática del material de vuelo en tierra. El movimiento del material de vuelo que participa en dicha exhibición, deberá ser efectuado en lo posible sin los motores en marcha.

6. Ubicación de los vehículos particulares:

Se deberá cuidar de que los vehículos particulares cuenten con un espacio bien delimitado y señalizado. En ningún caso se permitirá el estacionamiento de otros vehículos en lugares inmediatos a los umbrales de la pista de vuelo o en los costados adyacentes.

7. Público:

- a. El lugar destinado al público deberá estar debidamente señalizado mediante letreros adecuados y el área claramente delimitada mediante separadores, conos o barreras.
- b. La señalización deberá estar orientada a informar sobre los lugares que pueden visitar dentro del Aeródromo y especialmente aquellas áreas de carácter restringido a las cuales no puede acceder.
- c. Si los espectadores deben desplazarse por el aeródromo visitando stands, casinos, exposiciones, etc., se les orientará debidamente mediante carteles, procurando que su desplazamiento no dé lugar a aglomeraciones.
- d. Los caminos que deba recorrer el público no tendrán acceso a las áreas restringidas anteriormente indicadas. Es conveniente que el público espectador sepa que todas las medidas tomadas, tienen por objeto velar por su seguridad.

8. Actividades de vuelo:

- a. Se recomienda que el programa se inicie a una hora prefijada y se cumpla el horario propuesto, en beneficio de los espectadores, como asimismo, para que el Jefe de Operaciones instruya previamente a los pilotos participantes que no sean de la zona, a fin de que se enteren de las características del aeródromo, circuitos, etc. Esto contribuirá a una mejor sincronización del programa a desarrollar.
- b. Las actividades aéreas se ceñirán estrictamente al programa trazado y de acuerdo al horario autorizado, salvo razones de fuerza mayor.

9. Para los Pilotos:

- a. Podrán participar como pilotos al mando, para vuelos populares, los pilotos que tengan a lo menos 150 horas de vuelo, posterior a la obtención de la Licencia de Piloto Privado y que estén autorizados para operar con pasajeros por el club aéreo y que cumplan con lo siguiente:
 - Haber volado un mínimo total de 10 horas anuales en el material en que se encuentren habilitados ya sea de su costo o no.
 - Tener vigente la estandarización dispuesta por el Club cada dos años, de acuerdo al calendario establecido al efecto.
 - Haber volado en el material que se encuentra habilitado al menos 1 hora durante los últimos 45 días, anteriores a cualquier actividad de vuelos recreativos
 - Haber rendido satisfactoriamente los test teóricos y prácticos de la Escuela de Vuelo para realizar Vuelos Recreativos.

- b. Si bien, estas actividades son una oportunidad de aumentar la experiencia de vuelo, su espíritu no es ser la ocasión para cumplir las horas de requisito para la revalidación de la licencia.
- c. De lo anterior, aquellos pilotos que cumplan los requisitos de experiencia y autorización para volar con pasajeros, pero que no tengan vuelos en los últimos 45 días; deberán someterse a un vuelo de chequeo con un instructor de vuelo, designado por Instrucción de Vuelo del club, quien estampará en su bitácora personal de vuelo y en su carpeta de Piloto, que se realizó dicho vuelo.
- d. No podrán participar como piloto al mando, aquellos pilotos que no concurren al briefing de la actividad.
- e. Cada participante deberá llevar consigo la planificación completa y cartas de navegación de los tramos que comprenda el vuelo de ida y regreso desde el lugar donde se harán los vuelos recreativos.
- f. Antes de abordar el avión, los pasajeros recibirán el briefing de operación correspondiente, ya sea por el piloto o por quien esté coordinando los embarques en tierra. El embarque y desembarque de pasajeros se hará siempre con motor detenido.

PROCEDIMIENTO VUELOS CATÁSTROFES NATURALES

I. Propósito.

El propósito de este procedimiento es establecer la organización y funcionamiento de este tipo de Vuelos de Apoyo.

II. Antecedentes.

- A. Código Aeronáutico.
- B. DAR 91, DAN 91, DAN 92 VOL I.

III. Materia.

- A. El club aéreo, contempla dentro de sus actividades realizar vuelos de apoyo humanitario.
- B. El club colaborará en coordinación con el Comité de Crisis de BancoEstado y/o Gerente Zonal de la Región afectada para atender los distintos requerimientos.
- C. Se contactará con los encargados del aeródromo destino para la respectiva coordinación, discusión y planificación de su utilización.

1. De la organización

- a. El Director de Operaciones Aéreas podrá designar un Jefe de Operaciones quien planificará el desarrollo de los requerimientos, considerando y definiendo roles y responsabilidades claras que vayan orientadas a mitigar los riesgos operacionales aéreos y terrestres.
- b. Para efectos de comunicaciones y coordinaciones se sugiere la creación de grupos en redes sociales o aplicaciones, con quienes participen directamente en la emergencia, tales como autoridades del banco, club, dirigentes sindicales, pilotos, etc.
- c. Se solicitará al Banco los teléfonos de contacto de los Agentes de la zona afectada para coordinar el apoyo terrestre con la carga o personas transportadas o de los pilotos que deban pernoctar, así como información de condiciones meteorológicas locales.
- d. Cada socio que esté al servicio del puente aéreo deberá llevar un mínimo de equipaje personal, bolsa de dormir, ración de emergencia y agua para al menos dos días, y estar dispuesto a velar por el debido resguardo de la aeronave por ejemplo, ante robos y/o contaminación de combustible.
- e. El piloto llevará además registro de horas voladas, destinos, nombre de las personas transportadas, cantidad de carga, velando por la estiba y amarra de cargas, y cálculo de peso y balance.
- f. Se comunicará a FEDACH la presencia del Club en el puente aéreo.

PROCEDIMIENTO PARA MANTENCIÓN DE EFICIENCIA

I. Propósito.

Establecer las disposiciones para la mantención de las habilidades y pericias de vuelo de los Pilotos en el club.

II. Antecedentes.

A. DAR 01 3.1.3.3

B. DAN 141 Procedimiento y estandarización de instrucción de vuelo en aviones monomotores livianos.

C. Manual de Vuelo de cada aeronave

III. Materia.

Si bien, existen requisitos mínimos para la revalidación de la licencia de Piloto Privado, contemplados en el DAR 01 3.1.3.3, para mantener sus capacidades para operar una aeronave, los pilotos del club cumplirán las siguientes disposiciones:

1. Se entiende por este concepto el estar vigente con los requisitos y competencias exigidos al momento de obtener su Licencia. Se trata de mantener; sus conocimientos, su experiencia, su Instrucción de vuelo y pericia de vuelo. En síntesis se trata de volar bien siempre.
2. El club no cuenta con los recursos para elaborar un Programa mensual orientado a realizar prácticas de determinadas maniobras, por tanto el Piloto de cooperar a que este se concrete en forma eficiente.
3. El otorgamiento de la Licencia por parte de la DGAC, lleva implícito que el Piloto debe ser capaz de mantener sus habilidades de vuelo mientras se encuentre vigente su Licencia. Es responsabilidad del Piloto el velar por mantener sus habilidades y para ello debe orientar sus vuelos de carácter recreativo, principalmente.
4. Como la vigencia de la Licencia no garantiza que el Piloto tenga vigente sus capacidades para volar, por tanto debe mantener sus habilidades de vuelo, su eficiencia de vuelo. Recordemos que si el Piloto pierde su habilidad como tal, simplemente ¡¡NO DEBE VOLAR!!
5. No se trata que cada vez que vuele se centre en prácticas de maniobras ya que el tipo de vuelo es de carácter recreativo. Además debería, en cada uno de los vuelos que realice practicar y esforzarse por volar bien.
6. Importante es que los Pilotos velen permanentemente por mantener su eficiencia de vuelo sin necesidad de ser sometidos a un proceso de entrenamiento con un Instructor. Una forma de concretar este concepto en forma simple es que cada vez que se vuele “se auto exijan el volar bien”.
7. El Piloto debe conocer cuando sus capacidades disminuyan o identifique alguna debilidad, debe en otras palabras detectar cuando una maniobra “no le salga bien” y en ese caso recurrir a su Instructor para plantear la situación

- y planificar su solución. Se trata de ser consciente y honrado con uno mismo y con los demás.
8. Para su recuperación, deberán ser sometidos a un vuelo de reentrenamiento en la Escuela de Vuelo del club, la cual le aplicará el programa respectivo.
 9. Se exceptuará esta condición cuando:
 - a. El piloto demuestre en su bitácora de vuelo que ha volado el mismo tipo de avión en forma externa al club. Esta homologación será aprobada por Operaciones de Vuelo.
 - b. Si el Piloto es Instructor de Vuelo del club, podrá permanecer hasta 60 días, sin actividad de vuelo en el club.
 10. Un Piloto puede solicitar en cualquier momento un vuelo de refresco con Instructor.
 11. El vuelo de refresco, chequeo y estandarización, contemplará todos los aspectos del vuelo, sobre todo las emergencias.
 12. Para quedar “en vuelo” nuevamente, el Piloto será sometido a un vuelo de chequeo o reentrenamiento con un Instructor. De ser aprobado se dejará constancia en su Bitácora y Carpeta personal del Piloto.
 13. Si el Piloto no es aprobado por el Instructor, este informará al área Instrucción de vuelo, quien determinará un Instructor para reforzar las competencias del Piloto.

De igual manera el club definirá un mínimo periódico para que los Pilotos vuelen.

PROCEDIMIENTO CHEQUEOS

I. Propósito.

Establecer un procedimiento estándar para los distintos chequeos que deba realizar un Piloto de Club.

II. Antecedentes.

D. DAN 141 Procedimiento y estandarización de instrucción de vuelo en aviones monomotores livianos.

E. Manual de Vuelo de cada aeronave

III. Materia.

Cada vez que el Piloto solicite algún chequeo, o la Escuela de Vuelo determine la necesidad de que algún Piloto deba realizar uno, el Piloto deberá presentar al Jefe de la Escuela de Vuelo (Pilotos de Santiago) o Coordinador Técnico de Sedes (Pilotos Concepción y Araucanía) el formulario Solicitud y Certificación de Vuelo de Instrucción (**Anexo 55**), en el cual indicará el tipo de chequeo que debe realizar y que reúne todos los requisitos para tales efectos.

Todo chequeo, deberá ajustarse al esquema siguiente:

1. **Solicitud y Certificado de Chequeo.** La Escuela de vuelo designará al Instructor a cargo adjuntándole la solicitud firmada del Piloto.
2. **Rendición Pruebas Teóricas**
 - a. Rendir prueba del material de vuelo, cuyo objetivo es que el piloto debe dominar en forma clara y precisa al menos las velocidades y procedimientos de emergencia.
 - b. Rendir prueba de conocimiento de materias contenidas en el Manual del Piloto Privado y en el cuestionario publicado en www.dgac.cl, con énfasis en Emergencias en la Partida y Despegues
3. **Actividades Pre Vuelo**
 - a. Revisar libro de novedades del avión.
 - b. Revisar documentos de la aeronave que estén a bordo.
 - c. Revisar horas disponibles del avión.
 - d. Chequeo de la aeronave, según manual del avión.
 - e. Registrar en el libro de novedades y reportar cualquier novedad encontrada en el pre vuelo.
 - f. Certificado de Aeronavegabilidad al día.
4. **Briefing Previo:** el piloto deberá haber estudiado el Manual del Avión correspondiente a volar y, en especial, conocer sus características principales y limitantes.

También deber estar en conocimiento de los instructivos o limitaciones de zonas y alturas a volar que corresponden al chequeo solicitado. El instructor entregará al Piloto la información necesaria en cuanto a las características especiales del vuelo a realizar. En la carta de Navegación, se estudiará la zona a volar y se medirán las distancias a pistas alternativas. Sobre la base de información meteorológica disponible, se hará una apreciación de las condiciones y se fijarán las características del vuelo a realizar.

El instructor posterior a la evaluación oral o escrita que realice, determinará si se vuela o no.

5. **Instrucción y/o evaluación en vuelo:** Una vez en vuelo, el Instructor imparte las enseñanzas que sean pertinentes y evaluará las habilidades y aptitudes del piloto, de las que dejará constancia en la Cartilla de Chequeo (**Anexo 54**).
6. **Briefing post-vuelo:** el instructor analizará el vuelo con el piloto a través de las anotaciones hechas en la Cartilla de Chequeo. Esta cartilla se archivará en la carpeta personal del piloto y también se dejará constancia del resultado en el Certificado de Chequeo (**Anexo 55**) suscrito por el instructor así como también en la Carpeta del Piloto, la que se mantendrá permanentemente en archivos del Club.
7. **Rechazo de chequeo:** una calificación de “Malo” en algún ítem de la Cartilla implicará que el chequeo está reprobado, debiendo realizar a la brevedad las tareas que le encomiende su Instructor, quien deberá dejar constancia de ello para su aprobación definitiva por parte de el Director de Operaciones Aéreas.
8. **El Piloto deberá presentarse con:**
 - a. Cartas aeronáuticas
 - b. Regla Plotter
 - c. Computador Dalton o Calculadora de Vuelo
 - d. Ruta caminera optativa
 - e. AIP Volumen I y II si cuenta con Habilitación IFR (Cartilla de Vuelo), solicitar algunos datos
 - f. Cartilla de señales de emergencia (que se encuentre en maletín del avión)
 - g. GPS (optativo)
 - h. Celular
 - i. Linterna
 - j. Elementos de supervivencia mínimos: una caja de fósforos de seguridad que portará en bolsillo, vela, agua envasada, espejo, cortaplumas, pito, etc.
 - k. DAP 01 07
 - l. DAN 91 Volumen I
 - m. Copia del Manual de Operación del Avión en el que está habilitado

Su uso se estima de suma importancia, por cuanto tendrá los elementos mínimos necesarios para efectuar una buena navegación y otros que le podrán apoyar en caso de accidente.

CURSO PILOTO PRIVADO DE AVIÓN.

I. Propósito.

Establecer las disposiciones para la realización del curso conducente a la obtención de la Licencia de Piloto Privado de Avión en el club.

II. Antecedentes.

A. DAR 01

B. DAP 141

C. DAP 01 06 Procedimiento sobre las materias a considerar en el examen operacional oral.

D. Manual de Vuelo de cada aeronave

III. Materia.

Para la realización del curso de Piloto Privado de Avión se seguirá el siguiente procedimiento:

A. El programa teórico se regirá según lo establece la DAN 141, al cual se incorporan: Historia del Club, EPREVAC y SMS.

B. El programa práctico se realizará según lo establece la DAN 141.

C. La instrucción de vuelo, se realizará acorde a los parámetros establecidos en la DAN 141.

IV. Consideraciones

1. Para optar al Curso de Piloto Privado los requisitos mínimos son:

- a. Ser socio del Club Aéreo con una antigüedad mínima de 1 año, pudiendo el Directorio decidir si un postulante no cumple esta condición
- b. Postular al Curso de Piloto Privado.
- c. Cumplir con los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica y obtener la Licencia de Alumno Piloto si es aceptado.
- d. Tener como edad mínima 18 años
- e. Tener enseñanza media completa o estudios equivalentes.
- f. Estar en posesión de una certificación médica aeronáutica Clase 2 vigente, otorgada en conformidad a la DAN 67 que regula el "Otorgamiento de la Certificación Médica Aeronáutica".

2. De la instrucción Teórica:

- a. Para iniciar su instrucción, el alumno piloto deberá haber pagado o documentado el valor total del curso de vuelo, el cual es fijado por el Directorio del Club.

- b. El Alumno Piloto tiene la obligación de disponer el tiempo suficiente de al menos seis horas semanales para las clases teóricas, a las que asistirá en el lugar que designe la Escuela o la Subsede. El alumno que no asista al menos al 80% de dichas clases no será admitido a rendir los exámenes, a menos que en casos muy calificados se lo autorice expresamente.
- c. Al término de cada asignatura, el profesor teórico tomará un examen escrito a los alumnos siendo necesaria una calificación no inferior al 75% para dar por aprobado el examen respectivo.
- d. Si el alumno fracasare en los exámenes de Reglamentación Aérea o Aerodinámica, no podrá comenzar su instrucción práctica hasta no haber aprobado en su segunda oportunidad la asignatura correspondiente.
- e. Si el alumno fracasare en segunda oportunidad cualquiera de las asignaturas, el Director de Operaciones Aéreas decidirá si puede o no rendir examen ante la DGAC.

3. De la instrucción Práctica:

- a. Los Alumnos se informarán, a través del Jefe de la Escuela de Vuelo, del nombre, dirección y teléfono del Instructor de Vuelo asignado.
- b. Es obligación del alumno tomar contacto a la brevedad posible con el Instructor que se le ha designado, para acordar el horario en que se efectuará la instrucción.
- c. El curso considera 40 horas de vuelo, si el alumno sobrepasa dicha cantidad de horas sin obtener la licencia de piloto, el excedente se deberá pagar adicionalmente, incluyendo el costo del instructor.
- d. El alumno deberá concurrir al aeródromo en los días y horas que le indique el Instructor, siendo suficiente 30 días sin actividad de vuelo o tres inasistencias, sin motivo plausible, para ser eliminado del curso.
- e. El alumno que sea eliminado del curso o si fuere motivada por falta de aptitudes para el vuelo, pagará la parte de las horas que haya efectivamente volado a cuenta del curso al valor que éstas tengan en ese momento.
- f. En caso que el Alumno Piloto desista por motivos particulares de continuar el Curso de Vuelo cuando esté en desarrollo, el Club se reserva el derecho de cobrar el 100% de la matrícula y el 40% del valor del curso, desde la iniciación de la instrucción hasta la concurrencia de 15 horas de vuelo; el 75% si el retiro se produce con más de 15 horas y hasta las 25 horas; y el 100%, si se produjese con más de 25 horas de vuelo, o en su defecto lo que determine el Directorio.
- g. Es obligación del Alumno estar en las mejores condiciones físicas y psicológicas para el vuelo, especialmente lo que se refiere al suficiente descanso en la noche anterior al mismo, si en alguna ocasión el Alumno, por cualquier motivo, se encuentra en condiciones físicas o psíquicas no aptas para el vuelo, deberá abstenerse de hacerlo, debiendo en todo caso concurrir al aeródromo para entrevistarse con el Instructor, o al menos dar oportuno aviso a éste.
- h. El Alumno Piloto tiene la obligación de disponer el tiempo suficiente para volar mensualmente un mínimo de 06:00 horas.
- i. El alumno que por su falta de responsabilidad se retrase en la Instrucción práctica podrá ser eliminado del curso por resolución de la Dirección de Operaciones Aéreas, pudiendo solicitar ser admitido al próximo Curso de Vuelo. Asimismo, será

causal de eliminación por falta de aptitudes el no estar apto para volar solo, previa opinión de dos Instructores.

- j. Durante los periodos de vuelos "solo" los Alumnos deberán ceñirse estrictamente a las maniobras, tiempo y zona de trabajo señalado por el Instructor.
- k. Para los vuelos solos habrá un instructor al momento de la salida, vuelo y hasta el aterrizaje, disponible para cualquier necesidad del alumno.
- l. Se prohíbe a los Alumnos Pilotos la práctica de emergencia, deslizada o "toque y despegue" en sus vuelos "solos".
- m. En sus vuelos solos los alumnos deberán extremar sus cuidados en cuanto a cumplir exactamente la reglamentación de tránsito aéreo. No podrá sobrevolar las zonas prohibidas, en relación a las zonas restringidas y peligrosas, se adecuará a lo que dispongan los servicios de tránsito aéreo.
- n. El tiempo de vuelo de cada turno "solo" local no podrá exceder de una hora y se efectuará previa evaluación, autorización y asistencia del Instructor a cargo, a no ser por condiciones de tránsito aéreo.
- o. Los Alumnos Pilotos no podrán volar como piloto otro material del club que no sea el asignado a instrucción, desde el momento que empieza su instrucción práctica, ni con otro acompañante que no sea Instructor del Club.
- p. Cualquier novedad que el alumno observare en el material de vuelo, deberá ser comunicada de inmediato a su Instructor como también al Director encargado del material, y dejará la respectiva constancia en el Libro de Novedades del Material.

4. De las indisciplinas y sanciones al Alumno Piloto

- a. Los Alumnos podrán ser amonestados o suspendidos de vuelo temporalmente por su Instructor o por otro Instructor de la Escuela en ausencia de aquel, por cualquier falta o indisciplina que a juicio de éste lo hagan merecedor de tal sanción, los que comunicarán de inmediato al Jefe de la Escuela de Vuelo, el cual determinará la continuación o no de esta medida.
- b. En caso de gravedad o reincidencia, el Instructor deberá dar cuenta a la Dirección de Operaciones Aéreas, quien tomará las medidas que estime pertinentes.
- c. Cualquier indisciplina de vuelo podrá ser motivo para que la Dirección de Operaciones Aéreas, elimine a un Alumno del Curso.
- d. Se considerará indisciplina de vuelo, entre otras, el incumplimiento de las maniobras de práctica dispuestas por el Instructor para los vuelos solos, el hecho de sobrepasarse en el tiempo de vuelo fijado por aquel, el no respetar la zona asignada, o las alturas mínimas establecidas en el programa de instrucción para las diferentes maniobras, practicar emergencias en sus vuelos solos o realizar maniobras acrobáticas, y en general, el no ceñirse en forma consciente o premeditada al programa de trabajo señalado por su instructor.

5. Certificación de competencias del Alumno Piloto para rendir exámenes a la DGAC

- a. Instrucción de Vuelo coordinará con el Subdepartamento Licencias, de la DGAC, la solicitud de los exámenes. Esto mediante el sistema ALVI, haciendo las consultas pertinentes con la Mesa de Ayuda alviayuda@dgac.cl Teléfono: (56-2) 439 2332 - 439 2282, de dicho organismo.
- b. Antes de rendir el examen Operacional, el instructor a cargo del Alumno Piloto certificará que efectivamente el postulante domina o tiene conocimientos suficientes para rendirlo satisfactoriamente.
- c. Una vez concluido un programa, el Instructor designado informará a Instrucción Vuelo, que designará a otro Instructor para evaluar las competencias obtenidas por parte del Alumno Piloto.
- d. Si el Alumno Piloto no aprobare, el Instructor designado informará a Instrucción Vuelo, que resolverá la forma de reforzar las competencias del Alumno Piloto.
- e. Una vez finalizado el reforzamiento, el Alumno Piloto será evaluado nuevamente por otro Instructor, distinto al que hizo la primera instrucción y distinto al que hizo el reforzamiento.
- f. Si el Alumno Piloto aprueba, se seguirá el proceso de solicitud de examen a la DGAC. Si el Alumno Piloto reprueba esta nueva evaluación, Instrucción de Vuelo determinará el proceso a seguir.
- g. Si el Alumno Piloto es aprobado por el Instructor, éste informará a Instrucción Vuelo, para presentarlo y solicitar a la DGAC, el examen y mantener la documentación requerida para tal efecto.

**CURSO
HABILITACION IFR**

I. Propósito.

Establecer las disposiciones y pasos a seguir, para la realización del curso conducente a la obtención de la Habilitación IFR, en el club.

II. Antecedentes.

A. DAR 01

B. DAN 141

C. DAP 01 06 Procedimiento sobre las materias a considerar en el examen operacional oral

D. Manual de Vuelo de cada aeronave

III. Materia.

Para la realización del curso de Habilitación IFR se seguirá el siguiente procedimiento:

A. El programa teórico se regirá según lo establece la DAN 141.

B. El programa práctico se realizará según lo establece la DAN 141.

CURSO INSTRUCTOR DE VUELO

I. Propósito.

Establecer las disposiciones para la realización del curso conducente a la obtención de la Habilitación de Función de Instructor de Vuelo para los Pilotos del club.

II. Antecedentes.

- A. DAR 01
- B. DAP 01 06 Procedimiento sobre las materias a considerar en el examen operacional oral
- C. DAN 141
- D. Manual de Vuelo de cada aeronave
- E. OACI DOC 7192-AN/857

III. Materia.

Para la realización del curso de Habilitación de Función de Instructor de Vuelo se seguirá el siguiente procedimiento:

- A. El piloto que cumpla los requisitos establecidos en el DAR 01, y muestre interés en obtener esta habilitación de función, será aprobado por el Directorio del Club.
- B. El Directorio del Club también le podrá proponer, a un socio piloto que cumpla los requisitos, su interés en que opte a esta habilitación.
- C. Una vez aprobado por el Directorio o aceptado por el socio piloto, según sea el caso, el Directorio informará a Instrucción de Vuelo de esta decisión, con el propósito que se inicie el curso conducente a la obtención de esta habilitación.
- D. El Programa de Instrucción, se realizará según lo establece los requisitos del DAR 01 4.5.4 y las referencias entregadas en la DAN 141, quedando:
 - 1. Técnicas de instrucción práctica.
 - 2. Evaluación de progreso de los alumnos en las asignaturas respecto a las cuales se imparte instrucción teórica.
 - 3. El proceso de aprendizaje.
 - 4. Elementos de la enseñanza efectiva
 - 5. Notas, exámenes y principios pedagógicos
 - 6. Preparación del programa de instrucción
 - 7. Preparación de clases.
 - 8. Métodos de instrucción y utilización de ayudas audio-visuales.
 - 9. Análisis y corrección de los errores cometidos por los alumnos.
 - 10. Actuación y limitación humana relativa a la instrucción de vuelo.
 - 11. Peligros al simular fallas o mal funcionamiento en las aeronaves en vuelo.

CURSO VUELO VFR NOCTURNO

I. Propósito.

Establecer las disposiciones para la realización del entrenamiento teórico y práctico de Vuelo VFR nocturno para los Pilotos del club.

II. Antecedentes.

- A. DAR 01 3.1.3.2
- B. DAN 61 Licencias
- C. DAN 91 Reglas de Operación
- D. DAP 02 02 Procedimientos para la operación de los vuelos VFR nocturnos con fines de instrucción o práctica.
- E. Manual de Vuelo de cada aeronave.

III. Materia.

Para la realización del entrenamiento teórico y práctico de Vuelo VFR nocturno, se seguirá el siguiente procedimiento:

- A. Instrucción de Vuelo se preocupará de disponer de los instructores que ya tengan este entrenamiento, para las materias teóricas y prácticas. Puede también, coordinar con otras entidades aeronáuticas la participación de instructores externos, ya sean de otro club aéreo, de la Fuerza Aérea, de la DGAC, etc.
- B. El Programa Teórico será el establecido en la DAP 02 02.
- C. Instrucción de Vuelo, programará los turnos de vuelo, para la realización del Programa Práctico, establecido en la DAP 02 02.
- D. Una vez que los Pilotos alumnos han concluido satisfactoriamente el entrenamiento práctico, se dejará constancia en su Bitácora y Carpeta personal en el club, la aprobación del curso y la correspondiente autorización.
- E. Instrucción de Vuelo verificará que los Pilotos alumnos cumplan el requisito de horas mínimo, como piloto al mando, para poder participar en esta actividad.
- F. El postulante debe tener como mínimo 150 horas, de las cuales al menos 6 horas deberán haberse volado en los últimos dos meses.
Los Vuelos Nocturnos estarán supervisados por un representante de la Escuela de Vuelo nombrado por su Director, que deberá estar presente en el aeródromo durante el desarrollo de los mismos.
- G. En la instrucción práctica, se efectuará como mínimo de 01 hora y 30 minutos de vuelo visual nocturno con un Instructor de Vuelo y un Chequeo Final, de un mínimo de 30 minutos con un segundo Instructor de Vuelo.

CURSO VUELO CON PASAJEROS

I. Propósito.

Establecer las disposiciones y pasos a seguir, para obtener la autorización para volar con pasajeros, en las aeronaves del club.

II. Antecedentes.

A. DAR 01 3.1.3.2

B. Manual de Vuelo de cada aeronave

III. Materia.

Si bien, no existen restricciones en las atribuciones de la Licencia de Piloto Privado, contemplados en el DAR 01 3.1.3.2, los Pilotos no podrán operar las aeronaves del club con pasajeros a bordo, hasta que no hayan sido entrenados y aprobados por Instrucción de Vuelo para operar en esta condición.

Para ser debidamente autorizado, se establecen los siguientes requisitos:

- A. El Piloto que solicite esta autorización, habrá completado como mínimo, 15 horas al mando en la aeronave que solicita ser autorizado, después de haber obtenido su Licencia.
- B. Se efectuará un vuelo de entrenamiento con Instructor, quien entregará los conocimientos y recomendaciones necesarias, para efectuar una operación con pasajeros.
- C. Se efectuará con el mayor número de personas y combustible, con que se pueda operar. Esto con el propósito que el Piloto sienta y comprenda, las diferencias del peso y performances, que ocurren en este tipo de vuelo, respecto al vuelo del Piloto solo.
- D. Una vez concluida esta Instrucción, se dejará constancia tanto en la Bitácora del Piloto como en su carpeta personal.
- E. La Escuela de Vuelo junto con Operaciones, determinarán si esta instrucción y autorización es válida para las transiciones a material superior.

CURSO TRANSICIÓN DE MATERIAL

I. Propósito.

Establecer las disposiciones y pasos a seguir, para obtener las competencias y autorización para volar el distinto material con que cuenta el club.

II. Antecedentes.

- A. DAR 01 3.1.3.2
- B. Manual de Vuelo de cada aeronave

III. Materia.

Si bien, no existen restricciones en las atribuciones de la Licencia de Piloto Privado, contemplados en el DAR 01 3.1.3.2, los Pilotos no podrán operar determinadas aeronaves del club, hasta que no hayan sido entrenados y aprobados por Instrucción de Vuelo, para operar con el distinto material con que cuenta el club.

Para ser autorizado a operar el nuevo material, se establecen los siguientes requisitos:

A. Los requisitos para efectuar este curso serán:

1. **Biplaza tren convencional, Champion 7-EC**

- Licencia de Piloto Privado
- 80 horas de vuelo al mando.

2. **Cuadriplaza con sistema de hélice de paso variable (Cessna 182)**

- 150 horas de vuelo al mando certificadas en Bitácora y en estadística Club.
- Chequeo 600 millas aprobado

3. **Sextuplazas Cessna 206**

- 200 horas de vuelo al mando certificadas en Bitácora y en estadística Club.
- Tener como mínimo 20 horas de experiencia en Cessna 182 y estar en vuelo en ese material al momento de solicitar este chequeo.
- Chequeo 600 millas aprobado

4. **Sextuplaza Piper PA-32**

- 240 horas de vuelo al mando certificadas en Bitácora y en estadística Club.
- Tener como mínimo 20 horas de experiencia en Cessna 206 y estar en vuelo en ese material al momento de solicitar este chequeo.
- Chequeo 600 millas aprobado

B. Instrucción de Vuelo determinará un Instructor para ejecutar el siguiente Programa teórico, que estarán orientadas según el Manual de Vuelo del material:

- Ingeniería y sistemas.
- Tablas de Performance.
- Procedimientos normales.
- Procedimientos de emergencia.

C. El Programa práctico será el siguiente y se ejecutará como mínimo en 5 horas de vuelo, 4 de las cuales serán con instructor, quien podrá determinar si la última hora será con carga completa:

1. Circuitos de tránsito.
2. Operación en pistas cortas.
3. Operación con viento cruzado.
4. Emergencias y Limitaciones.
5. Operación con máximo peso (pasajeros, carga y combustible).

D. Para todo Piloto que reciba y apruebe este entrenamiento, para los distintos tipos de material, se le dejará constancia en su Bitácora y Carpeta personal.

CURSO REENTRENAMIENTO PARA PILOTOS

I. Propósito.

Establecer las disposiciones para efectuar reentrenamiento de los Pilotos que hayan perdido la vigencia de su Licencia y deseen obtenerla nuevamente.

II. Antecedentes.

A. DAR 01.

B. Manual de Vuelo de cada aeronave.

III. Materia.

A. Toda vez que un Piloto pierde la vigencia de su Licencia, la Autoridad Aeronáutica exige un reentrenamiento con Instructor.

B. Dependiendo de la cantidad de tiempo sin actividad de vuelo, se deberá rendir ante la DGAC exámenes teóricos y examen operacional oral y de pericia (para más de 1 año sin actividad de vuelo) o solamente operacional oral y de pericia (menos de 1 año sin actividad de vuelo).

C. Para los Pilotos del club, este reentrenamiento comprenderá lo siguiente:

1. ANTES DEL DESPEGUE.

- a) Performance del avión.
- b) Planificación y obtención de un Plan de Vuelo
- c) Operación en tierra
- d) Probar frenos
- e) Mantener distancia
- f) Rodar a velocidad segura
- g) Verificar prueba de motor
- h) Verificaciones antes del despegue
- i) Briefing falla de motor
- j) Briefing

2. DESPEGUE

- a) Normal Vel. + - 5 Kts.
- b) Corto Vlo. y posterior Vx
- c) Rehusado, apropiada secuencia de procedimientos
- d) Rehusado, positivo control direccional de aeronaves
- e) Con viento de costado, mantención del curso + - 10°
- f) Procedimiento de salida, según AIP - CHILE zona a volar

3. MANIOBRAS EN VUELO

- a) Vuelo recto y nivelado
- b) Vuelo lento

- c) Serie de Stall
 - d) Virajes - ascenso, descenso
 - e) Virajes escarpados - Altitud + - 100 Ft., Vel. + - 10 Kts., Rumbo + - 15°
 - f) Chandela Vel. + - 10 Kts., inclinación alar máxima 30°, orientación
 - g) Ocho flojo - máxima inclinación alar 45°, 2.- 5 a 10 Kts. sobre velocidad de Stall, orientación.
4. APROXIMACIÓN Y ATERRIZAJE
- a) Procedimiento de entrada, según AIP – CHILE zona a volar
 - b) Circuito de tránsito
 - c) Aterrizajes normal (sin flaps), velocidad aproximación + - 10 Kts.
 - d) Aterrizajes corto (con flaps), velocidad aproximación + - 10 Kts.
 - e) Rehusado (con o sin flaps), velocidad aproximación + - 10 Kts.
 - f) Con viento de costado, mantención del curso + - 10°
 - g) Deslizada, velocidad + - 5 Kts de planeo, rumbo + - 5°
 - h) Toque y Despegue (con o sin flaps)
5. APROXIMACIÓN ESTABILIZADA
- Evaluar conocimientos de tolerancias
6. EMERGENCIAS
- a) Falla simulada de motor, velocidad de planeo +/- 10 Kts., puntos clave +/- 200 Ft.
 - b) Procedimientos de perdido
 - c) Orientación con respecto al terreno
 - d) Fallas de sistemas
 - e) Falla de comunicaciones
 - f) Transponder 7600
7. GENERALIDADES
- a) Observancia de las reglas de vuelo visual
 - b) Uso de listas de verificación (seg. cartilla avión)
 - c) Selección de puntos de referencia y orientación
 - d) Utilización de carta aeronáutica
 - e) Fraseología reglamentaria
 - f) Procedimiento de comunicaciones
 - g) Criterio

D. El Programa anteriormente descrito se basa en examen práctico aplicado por la DGAC para Piloto Privado de Avión.

CHEQUEO POR INACTIVIDAD

I. Propósito.

Establecer las disposiciones para verificar las competencias de los Pilotos que hayan perdido su condición de “en vuelo”.

II. Antecedentes.

NO HAY

III. Materia.

Todo piloto que se encuentre “Fuera de Vuelo”, deberá someterse a un chequeo mediante solicitud al Jefe de la Escuela de Vuelo quien le indicará el Instructor que lo realizará.

A. Instrucción de Vuelo, determinará un Instructor para ejecutar el siguiente Programa teórico, que estarán orientadas según el Manual de Vuelo del material:

- Ingeniería y sistemas.
- Tablas de Performance.
- Procedimientos normales.
- Procedimientos de emergencia.

Se realizará un cuestionario escrito, el cual debe ser respondido de memoria y posteriormente el Piloto completará las respuestas faltantes con el manual. Esto tiene como finalidad que el Instructor capte el nivel de conocimiento memorizado del piloto. Y su desempeño en el uso del manual.

B. El Programa práctico mínimo será el siguiente, pudiendo el Instructor modificarlo para asegurar la capacidad del Piloto.

1. **Primer Circuito:** de tránsito con una operación normal de despegue y aterrizaje.
2. **Segundo Circuito:** despegue con máximo ángulo de ascenso hasta 50 AGL, una aproximación sin Flaps, con motor y un punto de toma de contacto de común acuerdo.
3. **Tercer Circuito:** una aproximación de 180° al costado en planeo o 360° sobre el campo. Si es posible con una rehusada con full flaps.
4. **Cuarto Circuito:** un aterrizaje corto en pista reducida simulada y en lo posible con detención total en la pista.

En caso de advertir alguna deficiencia menor, se efectuará un 5° circuito o se corregirá de común acuerdo con su Instructor.

NOTA: En esta evaluación se considerarán Circuitos, Alturas, Velocidades y Potencias normales, en caso de reprobación deberá realizar reentrenamiento por Inactividad.

- C. Para todo Piloto que reciba y apruebe este chequeo, se le dejará constancia en su Carpeta personal.

Anexo N° 39 /

CHEQUEO 200 MILLAS IDA Y REGRESO

I. Propósito.

Establecer las disposiciones y pasos a seguir, para realizar vuelos que se realizan fuera de la zona de "vuelo local", es decir más allá de 50 kilómetros (27 NM) y dentro de los límites de 100 NM alrededor del Aeródromo Base, siguiendo una ruta preestablecida utilizando procedimientos de navegación convencionales.

II. Antecedentes.
NO HAY

III. Materia.

1. Requisitos Mínimos:

- Tener mínimo 70 horas de vuelo en total, y al menos 10 horas en el avión a usar.
- Autorización de vuelo con pasajero
- 10 horas de vuelo en avión, con licencia de piloto privado

2. Chequeo Certificado por Instructor:

Vuelo con instructor, a por lo menos 4 pistas diferentes y que contemple como mínimo dos aterrizajes completos en aeródromos distintos al de salida, y se exigirá que el Piloto demuestre sus conocimientos de navegación sin uso de GPS. El piloto debe calificar "Bueno".

**CHEQUEO
600 MILLAS IDA Y REGRESO**

I. Propósito.

Establecer las disposiciones y pasos a seguir, para realizar vuelos superiores a 100 NM alrededor del Aeródromo Base, siguiendo una ruta preestablecida utilizando procedimientos de navegación convencionales.

II. Antecedentes.
NO HAY

III. Materia.

1. Requisitos Mínimos:

- Chequeo 200 Millas aprobado
- Tener 100 horas de vuelo y al menos 5 horas en el avión a usar.

2. Chequeo Certificado por Instructor:

Vuelo con instructor, 600 NM como mínimo, en el cual se contempla como mínimo 5 aterrizajes completos en aeródromos diferentes y se exigirá que el Piloto demuestre sus conocimientos de navegación sin uso de GPS. El piloto debe calificar "Bueno".

Se efectuará de preferencia en avión con instrumentos de navegación operativos.

CHEQUEO ESTANDARIZACION CLUB

I. Propósito.

Establecer las disposiciones para efectuar un chequeo adicional al chequeo de estandarización cada 4 años de la DGAC.

II. Antecedentes.

- A. DAN 61
- B. DAP 01-02
- C. DAN 141

III. Materia.

La normativa aeronáutica exige que los Pilotos deban realizar un chequeo de estandarización cada 4 años con un Instructor de Vuelo, de igual modo instruye sobre el Entrenamiento periódico (Repaso de Vuelo) que debe realizar.

Con la finalidad de cumplir lo requerido por la DGAC, y el objetivo de que los Pilotos de esta Corporación puedan desarrollar sus competencias y habilidades, se establece que cada 2 años deberán someterse a un proceso de estandarización con un instructor de vuelo.

A. Instrucción de Vuelo determinará un Instructor para ejecutar el siguiente Programa teórico, que estarán orientadas según el Manual de Vuelo del material:

- 1. Ingeniería y sistemas.
- 2. Tablas de Performance.
- 3. Procedimientos normales.
- 4. Procedimientos de emergencia.

B. El Programa práctico será el descrito por la DGAC.

Para todo Piloto que reciba y apruebe este chequeo, se le dejará constancia en su Carpeta personal.

CURSO SIMULADOR SINTETICO DE VUELO

I. Propósito.

Establecer las disposiciones para utilizar correctamente el Simulador de Vuelo.

II. Antecedentes.

- A. DAN 08-10
- B. DAP 08-39

III. Materia.

El entrenamiento en simuladores de vuelo, será parte central de la capacitación de los pilotos como técnica para la **prevención de accidentes y mantenimiento de su eficiencia**, dado que además de practicar procedimientos normales y de emergencia, también se realiza el CRM (Administración de recursos en cabina por parte de la tripulación), así como entrenamiento en las comunicaciones, etc.

Todo esto colabora con la seguridad, permitiendo que el piloto resuelva situaciones potencialmente peligrosas con poco riesgo, y que no podría realizarlas en forma real volando en las aeronaves, permitiendo aprender a controlar las aeronaves y a reaccionar correctamente ante un evento inesperado, como puede ser una falla en vuelo.

A. Instrucción de Vuelo determinará un Instructor para ejecutar el siguiente Programa:

- Introducción al uso del PC, carga de la aplicación, selección de aeronave y ATM, uso de los controles, reconocimiento de equipos e instrumentos.
- Charla instructiva de consultas y respuestas sobre el manual de uso y descripción oral de las maniobras prácticas que se soliciten, sean procedimientos normales o de emergencia.

B. El Programa práctico corresponde al uso propiamente tal del simulador.

Se podrá utilizar en sesiones que tendrán una duración máxima de 2 horas.

Con anterioridad a cada sesión, se llevará a cabo un "briefing" con el Instructor a cargo, complementándose la sesión con un "debriefing" posterior.

Se realizarán como mínimo 4 sesiones anuales de simulador, recibiendo cada piloto 6 horas de instrucción totales como mínimo, cuyos resultados se dejarán en su Carpeta de Piloto.

La parte práctica se divide en 3 áreas que cumplen 3 objetivos distintos:

a. **Simulador de Vuelo**, tanto los Instructores como Pilotos podrán hacer uso del Simulador para la práctica recreativa, análisis de situaciones de vuelo y revisión de maniobras, al proporcionársele una representación real del puesto de mando de un tipo determinado de aeronave, que simula positivamente las funciones de los mandos, instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc.

b. **Entrenador para procedimientos de vuelo**, en la práctica de procedimientos de emergencia, en el cual el Instructor dispondrá de las fallas que deberá sortear el Piloto, las cuales programará en el Simulador y las cuales no serán comunicadas al Piloto a fin de que él pueda enfrentar una situación tensa.

Este tipo de instrucción permite reproducir situaciones de riesgo que difícilmente se podrían practicar en vuelo real, como fallos de motor, vuelo en condiciones atmosféricas adversas, etc., lo que permite que el Piloto adquiera experiencia de vuelo en situaciones peligrosas con total seguridad.

c. **Entrenador básico de vuelo por instrumentos**, los Pilotos podrán solicitar el uso del Simulador para mejorar sus habilidades y el desarrollo de nuevas destrezas, en el uso de equipos de navegación por Instrumentos, en especial, el uso de VOR, ADF, Intersección de radiales y Aproximaciones ILS, en este caso se recomienda el apoyo de un Instructor que ordene las tareas que debe realizar exitosamente el Piloto solicitante.

**FORMATO
CALENDARIO DE CHARLAS**

Mes	Tema	Expositor
Enero	Navegación a estima	
Febrero	Uso del GPS	
Marzo	Cartilla de planificación de vuelo	
Abril	Meteorología	
Mayo	Comunicaciones aeronáuticas	
Junio	Supervivencia y primeros auxilios	
Julio	Fisiología de vuelo	
Agosto	Gestión de combustible	
Septiembre	Análisis de sucesos de aviación	
Octubre	Procedimientos de emergencia	
Noviembre	Peso y estiba	
Diciembre	Identificación de peligros y medidas de mitigación	

SOLICITUD USO DE AVION							
Piloto:							
Licencia N°		Vencimiento		Horas Totales		Horas Semestre	
Tipo de Vuelo							
Chequeo de Condiciones							
Piloto en vuelo (Sin sanciones u otros)				SI		NO	
Licencia vigente				SI		NO	
Habilitación vigente para el material				SI		NO	
Cuotas al día				SI		NO	
Material solicitado:					Horas disponibles:		
Destino:							
Horas/días:							
Comentarios:							
APROBADO:							
RECHAZADO:							
<div style="border-top: 1px solid black; width: 200px; margin: 0 auto; margin-top: 10px;"></div> <p style="margin-top: 5px;">DIRECTOR / JEFE</p>							

SOLICITUD DE VUELO

NOMBRE		
RUT		
OFICINA O GERENCIA		
FILIAL		
TELEFONO DE CONTACTO		
CORREO ELECTRONICO		
TIPO DE VUELO		VUELO RECREATIVO GRATIS INDIVIDUAL
		VUELO RECREATIVO GRATIS PARA OFICINA O GERENCIA
		VUELO RECREATIVO PAGADO
		VUELO EMERGENCIA MEDICA
		VUELO EMERGENCIA CATASTROFES NATURALES
		VUELO EJECUTIVO
		VUELO TRASLADO FUNCIONARIO
FECHA INICIO		
FECHA FIN		
CANTIDAD DE PASAJEROS		
AERÓDROMO CERCANO		
APROBADO:		
RECHAZADO:		
<hr style="width: 20%; margin: auto;"/> DIRECTOR / JEFE		

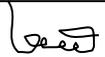
HOJA DE REPORTES

MARQUE LAS CASILLAS QUE CORRESPONDAN

DATOS			
NOMBRE _____			
CARGO		AÑOS DE VUELO	LICENCIA/HABILITACION
<input type="checkbox"/> Piloto al mando	<input type="checkbox"/> Pasajero	<input type="checkbox"/> 0 - 5 años	<input type="checkbox"/> Piloto Privado
<input type="checkbox"/> Otro _____	<input type="checkbox"/> 6 - 10 años	<input type="checkbox"/> Alumno Piloto	<input type="checkbox"/> Instrumentos
	<input type="checkbox"/> 11 - 20 años	<input type="checkbox"/> Piloto Comercial	<input type="checkbox"/> Instructor de Vuelo
	<input type="checkbox"/> 21 o más años		
AERONAVE			
TIPO _____		MATRICULA _____	
INFORMACIÓN DEL SUCESO			
FECHA Y HORA	ESPACIO AEREO	CONDICION AMBIENTAL Y METEOROLOGIA	LUGAR DEL SUCESO
Mes _____	<input type="checkbox"/> Clase A	<input type="checkbox"/> VMC	Ciudad _____
Año _____	<input type="checkbox"/> Clase B	<input type="checkbox"/> IMC	Aeródromo _____
Hora _____	<input type="checkbox"/> Clase C	<input type="checkbox"/> Marginal	Otro _____
PLAN DE VUELO	<input type="checkbox"/> Clase D	<input type="checkbox"/> Estado de la Pista ____	TIPO OPERACIÓN
<input type="checkbox"/> VFR	<input type="checkbox"/> Clase E	<input type="checkbox"/> Hielo	<input type="checkbox"/> Vuelo Personal
<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> Clase F	<input type="checkbox"/> Nieblina	<input type="checkbox"/> Vuelo con pasajeros
LUZ/VISIBILIDAD	<input type="checkbox"/> Aerovía/Ruta	<input type="checkbox"/> Niebla	<input type="checkbox"/> Vuelo Recreativo
<input type="checkbox"/> Día	<input type="checkbox"/> Restringido	<input type="checkbox"/> Lluvia _____	<input type="checkbox"/> Vuelo de Instrucción
<input type="checkbox"/> Noche	<input type="checkbox"/> Desconocido	<input type="checkbox"/> Turbulencia _____	<input type="checkbox"/> Vuelo Carga o Ferry
<input type="checkbox"/> Crepúsculo	<input type="checkbox"/> Otro _____	<input type="checkbox"/> Otra _____	<input type="checkbox"/> Vuelo de prueba
<input type="checkbox"/> Amanecer			<input type="checkbox"/> Otro _____
ETAPA DE VUELO			
<input type="checkbox"/> Estacionado	<input type="checkbox"/> Prevuelo	<input type="checkbox"/> Puesta en marcha	<input type="checkbox"/> Rodaje
<input type="checkbox"/> Despegue	<input type="checkbox"/> Ascenso	<input type="checkbox"/> Crucero	<input type="checkbox"/> Descenso
<input type="checkbox"/> Espera	<input type="checkbox"/> Aproximación	<input type="checkbox"/> Circuito tránsito	<input type="checkbox"/> Aterrizaje
<input type="checkbox"/> App. Visual	<input type="checkbox"/> App. Instrumental	<input type="checkbox"/> Postvuelo	<input type="checkbox"/> Otra _____

ERRORES COMUNES			
<input type="checkbox"/> OMISION DE LISTA DE CHEQUEO EN ALGUNA ETAPA DE VUELO (CIERRE COWL FLAP, LUCES ENCENDIDAS CUANDO CORRESPONDE, NO COLOQUE FUNDA, NO APAGUE MASTER, ETC.)			
DETALLE:			
DESVIACION		VELOCIDAD APROXIMACION	
<input type="checkbox"/> Vertical (Altitud)	<input type="checkbox"/> Ruta publicada	<input type="checkbox"/> Excedida	<input type="checkbox"/> Inferior a mínima
<input type="checkbox"/> Horizontal	<input type="checkbox"/> Ruta programada	Cuántos nudos _____	
Cuántos pies _____			
METEOROLOGIA	COMUNICACIONES	COMBUSTIBLE	OTROS
<input type="checkbox"/> AD Inicio	<input type="checkbox"/> Notificar posición	<input type="checkbox"/> Recargar al regreso	<input type="checkbox"/> Briefing pasajeros
<input type="checkbox"/> AD Destino	<input type="checkbox"/> Ident. aeronave	<input type="checkbox"/> Verificar el consumo	<input type="checkbox"/> Cálculo peso y bce.
<input type="checkbox"/> AD Alternativo	<input type="checkbox"/> Omitir instrucción	<input type="checkbox"/> Error en la mezcla	<input type="checkbox"/> Análisis cartas
<input type="checkbox"/> Ruta	<input type="checkbox"/> Otra _____	<input type="checkbox"/> No cambiar selector	<input type="checkbox"/> Cond. Física
		<input type="checkbox"/> No compensar	<input type="checkbox"/> Cond. Psicológica
		<input type="checkbox"/> Otro _____	<input type="checkbox"/> Revisión normativas
NOTAMS	FRECUENCIAS		
<input type="checkbox"/> ATM Inicio	<input type="checkbox"/> ATM Inicio		
<input type="checkbox"/> ATM Destino	<input type="checkbox"/> ATM Destino		
<input type="checkbox"/> ATM Alternativo	<input type="checkbox"/> ATM Alternativo		
<input type="checkbox"/> Ruta	<input type="checkbox"/> Ruta		
La información procesada por este medio será utilizada sólo con fines de prevención y mejora del SMS.			
Sólo si lo estima conveniente puede detallar el suceso en el reverso			

LIBRO DE CONTROL DE VUELOS.

N° Vuelo	Aeronave	Piloto	Pasajeros	Tipo de vuelo	Hora salida	Hora llegada	Zona de Vuelo	Observaciones	Firma
1	CC-LB_	J Pérez S.	R. Vásquez H.		09.00	Cierra a la llegada	Zona Norte	Permanece en Ad. de Los Andes.	
2									
3									

**APÉNDICE B
HORAS DE VUELO CLUBES AEREOS**

CLUB AEREO DE: _____

ESTADÍSTICA MES DE: _____

		PILOTOS					AVIONES DEL CLUB AEREO			
NOMBRE DE PILOTOS	TIPO Y N° LICENCIA	ALUMNO	COMO PILOTO	COMO INSTRUC.	TOTAL PRESENTE MES	TOTAL HASTA PTE. MES	MATRICUL A AERONAVE	TIPO	HORAS VOLADAS PTE. MES	OBSERVACIONES

TOTAL HORAS VOLADAS EN EL MES POR LAS AERONAVES: _____

APÉNDICE C

FEDERACIÓN AEREA DE CHILE
 Casilla 1074-Santiago
 ESTADÍSTICA CORRESPONDIENTE AL MES DE

CLUB AEREO DE

NOMBRE DEL PILOTO	Nº	PILOTOS							AVIONES / PLANEADORES						OBSERVACIONES O BREVE INFORME SOBRE ACTIVIDADES ESPECIALES
		Nº LICENCIA		HORAS VOLADAS					DEL CLUB			PARTICULARES			
		Fecha Vencimiento	Fecha Renovación	Como Piloto	Como Instructor	Como Piloto IFR	Presente Mes	Total Hasta presente Estado	Tipo	Matricula	Horas Voladas Pte. Mes	Tipo	Matricula	Horas Voladas Pte. Mes	

HOJA RESUMEN EVALUACIONES TEORICAS

MATERIA	NOTAS	VºBº Evaluador
NORMATIVA INTERNA CLUB	%	
SMS	%	
AERODINÁMICA	%	
METEOROLOGÍA	%	
NAVEGACIÓN	%	
MOTORES Y SISTEMAS, INSTRUMENTOS DE VUELO	%	
PERFORMANCE, PESO y BALANCE, PLANIFICACIÓN DE VUELO.	%	
REGLAMENTACIÓN.	%	
PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.	%	
RADIOCOMUNICACIONES Y SEÑALES.	%	
EQUIPO	%	
FISIOLOGÍA DEL VUELO	%	
EXAMEN	%	

Fecha: _____

 Firma Director Operaciones Aéreas

APÉNDICE "A"

FORMULARIO DE EVALUACIÓN DE CADA ETAPA

A. HOJA DE CALIFICACIÓN DE VUELO ALUMNO PILOTO													B. AVIÓN				
C. NOMBRE DEL ALUMNO PILOTO						D. ETAPA N°			E. TIEMPO TOTAL ETAPA				F. NOMBRE INSTRUCTOR				
MANIOBRAS																	
1. PREVUELO																	
2. PUESTA EN MARCHA																	
3. RODAJE																	
4. PRUEBA DE MOTOR																	
5. DESPEGUE NORMAL																	
6. DESPEGUE CORTO																	
7. SALIDA DE TRÁNSITO																	
8. MONTADA (ASCENSO)																	
9. NIVELADA																	
10. VIRAJES AMPLIOS Y MEDIOS																	
11. VIRAJES ESCARPADOS																	
12. CAMBIOS ACTITUD EN LA RECTA																	
13. STALL CON MOTOR																	
14. STALL SIN MOTOR																	
15. "S" SOBRE CAMINO																	
16. CHANDELA																	
17. OCHO FLOJO																	
18. MAN. A VEL. MINIMA DE CONTROL																	
19. MANTENCIÓN DE RUMBO																	
20. MANTENCIÓN DE VELOCIDAD																	
21. DESCENSOS																	
22. INGRESO AL TRANSITO																	
23. TRANSITO NORMAL																	
24. ATERRIZAJE NORMAL																	
25. ATERRIZAJE CORTO																	
26. DESLIZADA																	
27. TRANSITO SIN FLAPS																	
28. ATERRIZAJE SIN FLAPS																	
29. APROXIMACIÓN DIRECTA NORMAL																	
30. APROXIMACIÓN DIRECTA SIN FLAPS																	
31. PASADA DE LARGO (REHUSADA)																	
32. TOQUE Y DESPEGUE																	
33. CIRCUITO NORMAL																	
34. CIRCUITO AMPLIO																	
35. EMERGENCIA SIMULADA																	
36. USO DEL FLAPS																	
37. ACLARADA DEL ÁREA																	
38. USO LISTA DE CHEQUEO																	
39. CHEQUEOS EN VUELO																	
40. COMUNICACIONES																	
41. REGLAJE ALTIMETRICO																	
42. USO DE LOS COMPENSADORES																	
43. PLANIFICACIÓN																	
44. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA																	
45. CRITERIO																	
46. OBSERVANCIA DE LAS VFR																	
47. SELECCIÓN PUNTOS DE REFERENCIA																	
48. ESTACIONAMIENTO, PARADA MOTOR																	
49. DESPEGUE CON VIENTO CRUZADO																	
50. ATERRIZAJE CON VIENTO CRUZADO																	
51. DESPEGUE REHUSADO																	
G. CALIFICACIÓN GENERAL DEL VUELO																	
H. FECHA																	
I. TIEMPO EN VUELO																	
J. INICIALES DEL INSTRUCTOR																	
K. INICIALES DEL ALUMNO																	
CÓDIGOS	MB = MUY BUENO	B = BUENO	R = REGULAR	M = MALO													

FORMULARIO DE EVALUACIÓN DE CADA ETAPA

REVERSO

COMENTARIOS DEL VUELO N° __:

COMENTARIOS DEL VUELO N° __:

COMENTARIOS DEL VUELO N° __:

COMENTARIOS DEL VUELO N° __:

COMENTARIOS DEL VUELO N° __:

ALUMNO PILOTO
FIRMA

INSTRUCTOR DE VUELO
FIRMA

APÉNDICE "C"
FORMULARIO DE SOLICITUD DE EXAMEN DE VUELO

DE: _____ TELEFONO: _____
 PARA: _____ FECHA: _____

Agradeceré a Ud., administrar examen práctico de vuelo al Sr. _____
 R.U.N.: _____ Licencia N° _____ N° _____ el cual se encuentra en condiciones para
 optar a la licencia y/o habilitación conforme a la reglamentación aeronáutica vigente.

A) (Marque con una X en el recuadro, lo correspondiente a su solicitud)

<input type="checkbox"/> Piloto Privado Avión	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4				
<input type="checkbox"/> Piloto Privado Helicóptero	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4				
<input type="checkbox"/> Piloto Planeador	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4				
<input type="checkbox"/> Piloto Comercial Avión	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Piloto Comercial Helicóptero	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Habilitación IFR	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7			
<input type="checkbox"/> Habilitación Instructor	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 8				
<input type="checkbox"/> Habilitación Multimotor	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 8					
<input type="checkbox"/> Revalidación IFR	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 8					
<input type="checkbox"/> Otros	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 8					

B) Complete lo que corresponde de acuerdo a lo señalado anteriormente en la letra (A)

<input type="checkbox"/> 1 Fecha Examen teórico	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 2 Total horas	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 3 Horas sólo	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 4 Horas sólo Travesía	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 5 Horas al mando	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 6 Horas Instrumentos	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 7 Horas Entrenador	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 8 Horas de Instrucción	<input type="text"/>

C) AERONAVE		D) INSTRUCTOR	
Tipo de Aeronave	<input type="text"/>	Nombre	<input type="text"/>
Matrícula	<input type="text"/>	Licencia	<input type="text"/>
Lugar examen	<input type="text"/>	Firma	<input type="text"/>

APÉNDICE "D"

CALIFICACION PARA EXAMEN D.G.A.C. DE PILOTO PRIVADO EN AVION MONOMOTOR

EMPRESA:			
NOMBRE DE EXAMINADO:			R.U.N.
AERONAVE:			LUGAR:
TIEMPO DE VUELO:			FECHA:
EVALUACIÓN: S = SATISFACTORIO O = OMITIDO			
EXAMEN OPERACIONAL ORAL		PROCEDIMIENTO DE ENTRADA DE TRÁNSITO:	
PLANIFICACIÓN Y OBTENCIÓN DE UN FPL		Zona de instrucción	
OPERACIÓN EN TIERRA:		Tránsito de aeródromo	
Inspección de prevuelo		APROXIMACIÓN Y ATERRIZAJE:	
Puesta en marcha y carreteo		Normal	
Pruebas y verificaciones antes del despegue		Corto	
Briefing antes del despegue		Rehusado (pasada de largo)	
DESPEGUE:		Con viento cruzado	
Normal		Sin flaps	
Corto		Deslizada	
Rehusado		Aproximación de 180°	
Con viento cruzado		Aproximación de 360°	
PROCEDIMIENTO DE SALIDA DE TRÁNSITO:		De emergencia simulada	
Montada (RV y RI)		Aproximación directa con y sin flaps	
Nivelada (RV y RI)		Toque y despegue	
Virajes (RV y RI)		PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA:	
MANIOBRAS EN VUELO		Falla simulada de motor	
Virajes amplios, medios y escarpados (RV y RI)		Falla de comunicaciones	
Aproximación al Stall con motor (limpio)			
Aproximación al Stall sin motor (limpio)		OBSERVANCIA DE LAS REGLAS VUELO	
Aproximación al Stall sin motor (configurado)			
Maniobras a velocidad mínima de control (1.3 V _{so})		USO LISTA DE VERIFICACIÓN	
"S" sobre camino		SELECCIÓN DE PUNTOS DE REFERENCIA Y	
Ocho sobre pilones			
Vuelo rectangular		VUELO DE TRAVESÍA REF. VISUAL	
Viraje nivelado de 180° por RI		NAVEGACIÓN A ESTIMA Y CON	
Ascenso y viraje en ascenso por RV y RI			
Descenso y viraje en descenso RV y RI			
Ocho flojo			
Chandela			
El instructor que suscribe certifica que el piloto individualizado arriba, ha cumplido con los requisitos que exige la D.G.A.C. y se encuentra apto para rendir examen.			
Comentarios			

NOMBRE INSTRUCTOR
R.U.N.
N° LICENCIA

_____ FIRMA

SOLICITUD Y CERTIFICACION DE VUELO DE INSTRUCCION				
Nombre del Piloto	Licencia N°	Vencimiento	Horas Totales	Horas 12 Meses
Curso o Chequeo que solicita:				
TIPO DE VUELO Y/O OBJETIVO REGLAMENTARIO A CUMPLIR				
(Especificar según lo indicado en el Manual para cada tipo de Curso o Chequeo)				
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
El postulante que suscribe certifica haber leído la reglamentación vigente y tener cumplidos los requisitos indicados para el curso o chequeo que solicita.				
<div style="border-top: 1px solid black; width: 100px; margin: 0 auto;"></div> FIRMA PILOTO				
Nombre del Instructor	Licencia N°	Vencimiento	Hora Despegue	Hora Llegada
Material de Vuelo:			Matrícula:	
Curso o Chequeo: Vuelos y/o objetivos reglamentarios a cumplir:				
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
El Instructor que suscribe certifica haber verificado el cumplimiento de los requisitos reglamentarios establecidos por el Escuela de Vuelo y haber cumplido con el curso o chequeo según la reglamentación vigente, declarando al postulante:				
APROBADO:				
RECHAZADO:				
<div style="border-top: 1px solid black; width: 100px; margin: 0 auto;"></div> FIRMA INSTRUCTOR				



**CLUB AÉREO
PERSONAL DE BANCOESTADO
ÁREA INSTRUCCIÓN DE VUELO**

OBJ: Solicita aceptación de Curso que se indica.
REF:DAR 01

CIUDAD, XX DE XXX DE 20XX

**SR.
JEFE SUBDEPARTAMENTO (OPERACIONES - LICENCIAS)
Presente.**

- I.- El Club Aéreo del Personal de BancoEstado se ha planteado como objetivo la realización del Curso para la obtención de la Licencia Habilitación de (Piloto Comercial, Habilitación de Multimotores, Instructor de Vuelo, Habilitación de tipo XXXX).
- II.- El citado curso se impartirá en las aeronaves del club que cumplan los requisitos de clase y equipamiento necesario para esta Habilitación.
- III.- Todo Piloto que vaya a recibir esta instrucción será socio del Club y ésta será sin fines de lucro.
- IV.- Informo a Ud. que (no) se han contratado los siguientes Seguros.
- V.- Por lo anterior, el Encargado del Área de Instrucción que suscribe viene en presentar a Ud., el Curso que contiene el Programa Teórico y Práctico para su aceptación.

Saluda atentamente a Ud.

**XXXXXXXXXX XXXXXXX XXXXXX
DIRECTOR DE
OPERACIONES AÉREAS**

Distribución a:

- 1. ..
- 2. ..



CLUB AÉREO
PERSONAL DE BANCOESTADO
ÁREA INSTRUCCIÓN DE VUELO

OBJ: Presenta a Examen al Piloto que se indica.
REF:DAR 01

SANTIAGO, XX DE XXX DE 20XX

SR.
JEFE SUBDEPARTAMENTO LICENCIAS
Presente.

El Club Aéreo del Personal de BancoEstado viene en presentar al Piloto Sr. XXXX XXXX XXXX, Licencia N° XXX, para la obtención de la (Licencia – Habilitación) de (Piloto Privado de Avión, Piloto Privado de Planeador, Piloto Comercial de Avión, de Multimotores terrestres, de Instructor de Vuelo, de Tipo XXXX, Vuelo por Instrumentos, etc.).

El Programa teórico y práctico se realizó según la DAP 01 XX.

Por lo anterior, el Encargado del Área de Instrucción que suscribe viene en presentar a Ud., al Piloto Sr. XXX a los exámenes correspondientes ante la DGAC.

Saluda atentamente a Ud.

XXXXXXXXXX XXXXXXX XXXXXX
DIRECTOR DE
OPERACIONES AÉREAS

Distribución a:

1. ..
2. ..

CARTILLA DE VERIFICACION VUELO RECREATIVO

ACTIVIDADES PREVIAS	VºBº	Observaciones
Contacto con encargado oficinas		
Contacto con encargado aeródromo		
Contacto con carguío combustible		
Alojamiento		
Transporte		
Alimentación		
Conformación tripulaciones		
Conformación equipo		
Breafing previo actividad		
Confirmación aeronaves		
Confirmación meteorología		

AVIONES	VºBº	Unidades
Escalera		
Bidón (En vuelo: despiche humano - En tierra: despiche de combustible)		
Embudo		
Extintor		
Botiquín		
Barra de tiro Cessna		
Barra de tiro Piper		
Cuñas		
Toalla nova		
Toallas húmedas		
Bolsas para mareo		

TRIPULACION	VºBº	Unidades
Dinero para alojamiento		
Dinero para alimentación		
Dinero para transporte		
Dinero para combustibles		
Dinero para aceite		
Provisiones en viaje alimentos		
Provisiones en viaje líquido		
Bidones de agua de 5 litros		
Provisiones en tierra alimentos		
Provisiones en tierra líquida		
Áreas de descanso		

APOYO TERRESTRE	VºBº	Unidades
Extintor		
Botiquín		
Sillas		
Mesas		
Quitasol		
Lápices		
Plumones		
Huincha adhesiva		
Huincha de seguridad		
Separador de fila		
Hojas de papel blanco		
Folletos educativos		
Nómina de socios y/o cotizantes		
Tabla formulario recepción		
Tabla horómetros		
Solicitudes de incorporación Socios banco		
Solicitudes de incorporación Socios filiales		
Ticket de color celeste avión cuadruple		
Ticket de color rosado avión sextuple		
Papel higiénico		

MERCHANDISING	VºBº	Unidades
Dinero para vuelto		
Gorros club		
Piochas club		
Tazones club		
Camisa celeste club		
Camiseta azul club		
Camiseta negra club		
Polar con manga club		
Polar sin manga club		
Golosinas		
Fósforos		
Lápices		
Bebidas		

OTROS	VºBº	Unidades
Chaleco naranja		
Radio		
Batería		
Cargador		
Cámara Fotográfica		
Cargador de pilas		